Índice

1. Atividades do emissor
1.1 Histórico do emissor 1
1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas 13
1.3 Informações relacionadas aos segmentos operacionais 14
1.4 Produção/Comercialização/Mercados 15
1.5 Principais clientes 55
1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal 56
1.7 Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior 72
1.8 Efeitos relevantes de regulação estrangeira 73
1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG) 74
1.10 Informações de sociedade de economia mista 75
1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante 76
1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital 77
1.13 Acordos de acionistas 83
1.14 Alterações significativas na condução dos negócios 84
1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas 85
1.16 Outras informações relevantes 86
2. Comentário dos diretores
2.1 Condições financeiras e patrimoniais 87
2.2 Resultados operacional e financeiro 107
2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases 110
2.4 Efeitos relevantes nas DFs 111
2.5 Medições não contábeis 112
2.6 Eventos subsequentes as DFs 115
2.7 Destinação de resultados 116
2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs 119
2.9 Comentários sobre itens não evidenciados 120
2.10 Planos de negócios 121
2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional 123
3. Projeções
3.1 Projeções divulgadas e premissas 124
3.2 Acompanhamento das projeções 125

Índice

4. Fatores de risco

4.1 Descrição dos fatores de risco 126

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco 179

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado 185

4.4 Processos não sigilosos relevantes 187

4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes 199

4.6 Processos sigilosos relevantes 200

4.7 Outras contingências relevantes 201

5. Política de gerenciamento de riscos e controles internos

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado 202

5.2 Descrição dos controles internos 205

5.3 Programa de integridade 208

5.4 Alterações significativas 211

5.5 Outras informações relevantes 212

6. Controle e grupo econômico

6.1/2 Posição acionária 213

6.3 Distribuição de capital 217

6.4 Participação em sociedades 218

6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico 219

6.6 Outras informações relevantes 220

7. Assembleia geral e administração

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal 221

7.1D Descrição das principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal 223

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração 224

7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal 228

7.4 Composição dos comitês 239

7.5 Relações familiares 245

7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle 246

7.7 Acordos/seguros de administradores 247

7.8 Outras informações relevantes 248

8. Remuneração dos administradores

8.1 Política ou prática de remuneração 250

Índice

8.2 Remuneração total por órgão 254
8.3 Remuneração variável 258
8.4 Plano de remuneração baseado em ações 260
8.5 Remuneração baseada em ações (Opções de compra de ações) 276
8.6 Outorga de opções de compra de ações 277
8.7 Opções em aberto 279
8.8 Opções exercidas e ações entregues 280
8.9 Diluição potencial por outorga de ações 281
8.10 Outorga de ações 282
8.11 Ações entregues 284
8.12 Precificação das ações/opções 285
8.13 Participações detidas por órgão 287
8.14 Planos de previdência 288
8.15 Remuneração mínima, média e máxima 289
8.16 Mecanismos de remuneração/indenização 290
8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração 291
8.18 Remuneração - Outras funções 292
8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada 293
8.20 Outras informações relevantes 294
9. Auditores
9.1 / 9.2 Identificação e remuneração 295
9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores 296
9.4 Outras informações relevantes 297
10. Recursos humanos
10.1A Descrição dos recursos humanos 298
10.1 Descrição dos recursos humanos 300
10.2 Alterações relevantes 302
10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados 303
10.4 Relações entre emissor e sindicatos 306
10.5 Outras informações relevantes 307
11. Transações com partes relacionadas
11.1 Regras, políticas e práticas 308

Índice

11.2 Transações com partes relacionadas 309

11.2 Itens 'n.' e 'o.' 313

11.3 Outras informações relevantes 314

12. Capital social e Valores mobiliários

12.1 Informações sobre o capital social 315

12.2 Emissores estrangeiros - Direitos e regras 316

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil 317

12.4 Número de titulares de valores mobiliários 321

12.5 Mercados de negociação no Brasil 322

12.6 Negociação em mercados estrangeiros 323

12.7 Títulos emitidos no exterior 324

12.8 Destinação de recursos de ofertas públicas 327

12.9 Outras informações relevantes 328

13. Responsáveis pelo formulário

13.1 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE 338

13.1 Declaração do diretor presidente 339

13.1 Declaração do diretor de relações com investidores 341

13.2 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE, em caso de alteração dos Responsáveis após a Entrega Anual

1.1 Histórico do emissor

Visão Geral

Somos a companhia aérea do Brasil com o maior número de decolagens e destinos atendidos e na maioria de nossas rotas somos a única companhia aérea. Em 31 de dezembro de 2022, oferecíamos aproximadamente 1.000 voos diários atendendo a mais de 150 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de 300 rotas diretas.

Além da nossa extensa malha doméstica, frota otimizada, e alto padrão de qualidade de serviço, temos também unidades estratégicas de negócios que são geradoras de receita, como nosso programa de fidelidade TudoAzul, detido 100% por nós, a Azul Cargo, unidade de soluções logísticas e a Azul Viagens, nossa operadora de turismo.

O Brasil é um país continental com mais de 8,5 milhões de quilômetros quadrados de área e atualmente está entre os sete maiores mercados domésticos de aviação do mundo, de acordo com a Cirium. Desde 2008, o número de passageiros transportados no mercado doméstico por companhias aéreas no Brasil aumentou em 71% para 82 milhões em 2022, de acordo com a ANAC.

Através da nossa extensa malha, conectamos viajantes a destinos exclusivos a partir de três centros de conexões (hubs), que atendem aos mercados de São Paulo, Belo Horizonte e Recife, três das maiores áreas metropolitanas no país. Em Viracopos, um dos principais aeroportos na área de São Paulo e o maior hub na América do Sul em termos de destinos domésticos sem escalas, somos líderes em voos domésticos diários em 31 de dezembro de 2022.

Operamos uma frota jovem e diversificada, que nos permite atender cidades com diferentes densidades demográficas, variando de grandes capitais a cidades menores, de forma mais eficiente do que nossos principais concorrentes que operam exclusivamente aeronaves maiores. Em 31 de dezembro de 2022, a Azul possuía uma frota operacional de 177 aeronaves de passageiros e uma frota contratual de 194 aeronaves de passageiros, com uma idade média de 7,1 anos, excluindo as aeronaves Cessna, significativamente mais jovem do que a frota de nossos principais concorrentes.

Temos aeronaves com 9 a 214 assentos, o que nos permite ter maior flexibilidade para adequar de forma eficiente nossa capacidade à demanda. Dessa forma oferecemos uma melhor conectividade, bem como voos sem escala, mais convenientes e frequentes, para uma quantidade maior de aeroportos do que nossos principais concorrentes, que operam exclusivamente aeronaves maiores.

Um fator-chave de nossa lucratividade é o nosso modelo operacional disciplinado e de baixo custo. Nossa frota diversificada nos permite atingir um custo médio por voo mais baixo em comparação com nosso principal concorrente. Adicionalmente, a nossa operação é a mais eficiente do Brasil quando considerado o número de funcionários por aeronave, de 77, em 31 de dezembro de 2022.

Acreditamos ter construído uma marca forte, oferecendo uma experiência de viagem superior com base em uma cultura de serviço ao cliente prestado por uma equipe de tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) bem treinada e altamente motivada. Nossa experiência de viagem inclui assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas de entretenimento individual com televisão ao vivo (LiveTV) em todos os assentos de nossos Embraer E-Jets e a maioria dos nossos A320neos, amplo espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais, serviço de bordo gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos destinos que atendemos.

1.1 Histórico do emissor

Além disso, esperamos oferecer serviço Wi-Fi na maior parte de nossa frota de A320neo e Embraer E2. Como resultado de nosso forte foco em serviço ao cliente, nosso *Net Promoter Score* ("NPS"), que mede a satisfação do cliente, totalizou 57,5 pontos em 2022. Em 2020 fomos premiados como a melhor companhia aérea do mundo pela TripAdvisor Traveler's Choice com base nas indicações recebidas de milhares de passageiros e, fomos reconhecidos como companhia aérea mais pontual do mundo em 2022, com uma pontualidade de 88,9% segundo a Cirium.

Continuamos investindo e expandindo nosso programa de fidelidade TudoAzul, que contava com mais de 15,0 milhões de associados em 31 de dezembro de 2022 e foi o programa de fidelidade que mais cresceu em termos de membros entre os três maiores programas no Brasil nos últimos seis anos, de acordo com informações públicas disponíveis nos sites do Smiles e do LATAM Pass, os programas de fidelidade da Gol e da LATAM, respectivamente. Os Cartões de crédito *Co-branded* hoje são os mais bem posicionados na carteira do Itaú e foram ganhadores do prêmio de "Melhor Cartão de Crédito de Companhia Aéres" pela Melhores Destinos. Dada a força de nossa malha e o crescimento esperado de viagens aéreas de passageiros, penetração e uso de cartão de crédito e fidelidade do cliente no Brasil, acreditamos que TudoAzul é um ativo estratégico chave para nós.

Esperamos que o volume de outras receitas seja impulsionado principalmente pela nossa unidade de soluções logísticas Azul Cargo. Em 2022 a receita líquida da Azul Cargo aumentou 10,5% ano a ano, totalizando R$1,4 bilhões, e nossa participação em termos de volume de carga transportada no Brasil foi de 32,6%. Além disso, pretendemos continuar aumentando nossas receitas auxiliares e outras receitas, incluindo a Azul Viagens, nossa operadora de turismo.

Em 2022 atingimos uma receita recorde de R$15,9 bilhões e um prejuízo líquido de R$722,4 milhões, representando desempenho satisfatório em relação à recuperação da operação após a pandemia de COVID-19.

Nossas Vantagens Competitivas

Acreditamos que as seguintes vantagens comerciais nos permitam concorrer com sucesso:

Maior malha aérea do Brasil

A Azul terminou o ano de 2022 novamente com a maior malha aérea do Brasil em termos de decolagens e cidades atendidas, com aproximadamente 1.000 voos diários atendendo a 158 destinos, resultando em uma malha de mais de 300 rotas diretas. Acreditamos que nossa conectividade em grandes hubs nos permite consolidar tráfego, servindo tanto nos mercados de grande e de médio porte, bem como cidades menores que não geram demanda suficiente para serviço ponto a ponto. Nossa malha extensa nos permite conectar mais passageiros em comparação aos nossos concorrentes, pois servem um número de destinos significativamente menor. Em dezembro de 2022, a Azul contava com 158 destino no Brasil, contra 58 da Gol e 53 da Latam. Além disso, somos líderes em 92% de nossas rotas em 2022, sendo estas responsáveis por 94% de nosso ASK total e 84% dos passageiros transportados.

Nossa frota otimizada nos possibilita atender de maneira efetiva nossos mercados

Nossa estratégia de frota se baseia na seleção da aeronave certa para o mercado certo. Nossa frota diversificada de aeronaves Caravan, ATR, Embraer e Airbus nos possibilita atuar em mercados que nossas principais concorrentes, que voam apenas com aeronaves maiores, não poderiam operar de forma lucrativa. Acreditamos que nossa frota atual de aeronaves nos permite equiparar capacidade com demanda, atingindo altas taxas de ocupação e oferecendo maior conveniência e frequência, e atender a rotas e mercados de baixa e média densidade no Brasil que não são atendidos por nossos principais concorrentes. Nossa frota para voos domésticos consiste em Embraer E-Jets, que acomodam 136 passageiros, ATRs com baixo consumo de combustível e com capacidade para 70 passageiros, Airbus A320neos de última geração e dispondo de 174 lugares, e Cessna Caravan com capacidade para 9 passageiros. Por outro lado, todas as aeronaves operadas pela Gol e pela Latam em voos domésticos no

1.1 Histórico do emissor

Brasil têm entre 138 e 220 assentos. Também operamos Airbus A330 e A350 para atender mercados internacionais, E-Jets exclusivos para voos dedicados de cargas e aeronaves cargueiras Boeing 737 para dar suporte à Azul Cargo, nosso negócio de carga.

Acreditamos que nossa frota nos oferece uma vantagem de custo por voo em relação aos nossos principais concorrentes, ao mesmo tempo que nos fornece flexibilidade para abrir e desenvolver novos mercados. Com base em nossa estratégia de desenvolvimento, entre 2024 e 2025, esperamos adicionar cerca de 32 aeronaves E2 de última geração, substituindo aeronaves mais antigas. Por serem mais eficientes em termos de consumo de combustível, acreditamos que a nova frota nos permitirá manter os custos de viagem líderes do marcado e reduzir nosso CASK, tanto em termos absolutos quanto em relação aos nossos principais concorrentes.

Líder de Mercado em Receita Unitária

Utilizamos um sistema de gestão de receita exclusivo que maximiza resultados através de segmentação e precificação dinâmica e estímulo de demanda. Nosso público-alvo inclui passageiros de negócios, que podem contar com alta frequência e conveniência de voos, e passageiros de turismo, que são sensíveis a preço e que podem contar com tarifas baixas que oferecemos para estimular a demanda e incentivar compras antecipadas. Esse modelo de segmentação nos possibilitou atingir uma receita unitária (PRASK) superior à de nossos concorrentes de R$30,48 centavos no exercício social findo em 31 de dezembro de 2022. Acreditamos que a abrangência de nossa malha e a qualidade de nossos serviços nos permitam atrair cada vez mais passageiros. Nosso PRASK foi impactado pela pandemia do COVID-19, atingindo R$24,95 centavos no ano encerrado em 31 de dezembro de 2020. Nosso PRASK atingiu R$28,07 centavos em 2021 e R$36,88 centavos em 2022, nível recorde, mais uma evidência da recuperação da demanda e as vantagens competitivas sustentáveis do nosso negócio.

De acordo com a ABRACORP, detínhamos uma participação de 32,9% no faturamento das agências de viagens brasileiras focadas em negócios.

Estrutura de custo mais eficiente no mercado brasileiro

Alavancamos a experiência de nossa liderança executiva por meio da implementação de um modelo operacional com disciplina de baixo custo para atingir eficiências operacionais.

Acreditamos que atingimos essas eficiências operacionais principalmente por meio de:

- Aeronaves otimizadas para mercados e rotas servidas;
- Baixos custos de vendas, distribuição e marketing através de vendas diretas ao consumidor, e-commerce;
- Custos mais baixos devido à configuração de cabine de classe única para nossos voos nacionais;
- Operação de uma frota mais jovem e moderna, com melhor eficiência de combustível e custos mais baixos de manutenção do que aeronaves de geração anterior;
- Acordos financeiros inovadores e favoráveis para nossas aeronaves, como resultado de sermos um dos maiores clientes de aeronaves Embraer e ATR;
- Investimento em tecnologia de check-in para aumentar eficiências operacionais; e
- Criação de uma cultura comercial para toda a companhia com foco em reduzir custos.

Dessa forma, atingimos custos por voo mais baixos do que nosso principal concorrente. Em 31 de dezembro de 2020, o custo médio de viagem de nossa frota foi de R$45,9 milhões já em 2021, o custo médio de viagem reduziu 12%, para R$40,5 milhões, comparado com 2020. Nosso custo médio de

1.1 Histórico do emissor

viagem foi 52% menor do que o da Gol. Além disso, nossa média de funcionários por aeronave de 78 era a mais baixa do Brasil, comparada com 166 para a Gol em 31 de dezembro de 2021. No ano de 2022, nosso custo médio de viagem foi de R$48,7 milhões, valor 20,1% superior ao de 2021, principalmente devido ao aumento de 63,5% nos gastos com combustível em relação ao ano anterior.

Temos uma plataforma operacional robusta e flexível apoiada por tecnologia avançada tais como bilhetes eletrônicos, sistema de gestão Oracle, aplicativo de celular e totens de autoatendimento em nossos principais aeroportos atendidos. Acreditamos que nossa plataforma flexível nos fornece confiabilidade e segurança, além de gerar economias de escala conforme continuamos a expandir.

Parcerias globais estratégicas

Nós estabelecemos parcerias estratégicas de longo prazo com a United Airlines e a TAP Portugal. Em 2015, a United adquiriu ações representando uma participação econômica de aproximadamente 5% em nossa companhia por US$100 milhões. Em 2018, a United aumentou sua participação econômica na Azul para 8,0%. Nossa aliança com a United aumentou o alcance de nossas respectivas malhas e criou demanda adicional por nossos voos, em virtude de tanto nós quanto a United termos começado a vender os voos uma da outra em nossos websites por meio de um contrato de *codeshare* (compartilhamento de voos). Esse contrato de *codeshare* também fornece aos clientes que voarem em ambas as companhias aéreas um processo de reserva e emissão de passagens integrado, incluindo a geração de cartão de embarque e despacho de bagagem até o destino final. Ainda, estamos avaliando possíveis cooperações adicionais com a United.

Como parte do processo de privatização da TAP em 2016, a Atlantic Gateway, um consórcio de investidores privados (incluindo nosso principal acionista), adquiriu o controle econômico da TAP, e nós investimos €90 milhões, com vencimento em 2026.

Em março de 2019, nós adquirimos 6,1% da participação econômica da Hainan Airlines (Hong Kong) Co. Limited na TAP por US$25 milhões.

Em 10 de agosto de 2020, conforme informado na Assembleia Geral Extraordinária da TAP, devido à crise provocada pela pandemia COVID-19, o Governo português negociou com a Comissão Europeia um pacote de ajuda de €1,2 bilhão à companhia aérea TAP, condicionado, entre outros fatores, a eliminação do direito de conversão das obrigações seniores em capitais próprios, para que não fossem diluídas pela contribuição financeira do Governo português.

Em 2 de outubro de 2020, a Azul concluiu com sucesso a venda da sua participação acionária na TAP no âmbito do esforço de reestruturação liderado pelo governo português, angariando cerca de R$70 milhões em dinheiro.

Como resultado de nossos acordos de *codeshare* existentes com a United e a TAP, nossos clientes têm acesso a mais de 200 destinos adicionais em todo o mundo. Além disso, acreditamos que nossas parcerias estratégicas com essas companhias aéreas proporcionam aos associados do TudoAzul uma ampla gama de opções de resgate atraentes.

Em 6 de fevereiro de 2020, celebramos um contrato de *joint venture* comercial com a TAP. Por meio desse acordo, vamos trazer mais conectividade à malha doméstica brasileira e acesso ao mercado europeu, proporcionando uma experiência de viagem mais ágil aos clientes que voam entre o Brasil e a Europa. A transação foi aprovada por nossos acionistas em 9 de dezembro de 2019 e o fechamento da transação continua sujeito às aprovações regulatórias. Progredimos com as discussões de governança relacionadas ao contrato de joint venture, porém, devido às incertezas causadas pela pandemia do COVID-19 e seus impactos sobre a indústria aérea, o processo aguarda novos

1.1 Histórico do emissor

desdobramentos.

Experiência de alta qualidade por meio de um produto diferenciado e de uma cultura focada no serviço ao cliente

Acreditamos oferecer uma experiência de viagem de alta qualidade baseada numa forte cultura de serviço ao cliente. Nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) são treinados para oferecer ao cliente uma experiência de viagem diferenciada entre as companhias aéreas brasileiras. Treinamos intensivamente nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), enfatizando a importância da segurança e do atendimento ao cliente. Damos a eles as ferramentas e a responsabilidade por manter a qualidade de nosso serviço e atendimento ao cliente.

Nossos serviços incluem assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas individuais de entretenimento com televisão gratuita ao vivo (LiveTV) na maioria de nossos jatos, amplo espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais entre as poltronas, serviço de bordo generoso e gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos aeroportos que atendemos (inclusive entre a cidade de São Paulo e o aeroporto de Viracopos) e uma frota mais nova do que a da Gol e da Latam. Além disso, esperamos oferecer serviço Wi-Fi na maior parte de nossa frota de A320neo e E2.

Focamos em atender as necessidades de nossos clientes e em 2022 a Azul foi eleita a companhia aérea mais pontual do mundo em 2022! Somos a primeira companhia aérea brasileira a conquistar esse título, concedido pela Cirium, maior referência mundial em dados operacionais do setor aéreo. Uma empresa aérea é considerada pontual quando seus voos pousam até 14 minutos após o horário previsto de chegada, e a Azul tem sido reconhecida por cumprir essa meta na maioria de seus quase 1.000 voos diários. Temos muito orgulho de mostrar ao mundo a excelência do trabalho brasileiro.

Marca bem reconhecida

Acreditamos que tivemos êxito na construção de uma forte marca através de um marketing inovador e investimento de publicidade de alto retorno, com foco em ferramentas de redes sociais para estimular a divulgação boca-a-boca de nosso serviço de alta qualidade. Como resultado de nosso forte foco no atendimento ao cliente, nossas pesquisas internas indicam que, em 31 de dezembro de 2022, 72% de nossos clientes recomendariam ou recomendariam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Além disso, utilizamos a métrica NPS (Net Promoter Score) para medir a satisfação do cliente e, em 2022, nossa pontuação média totalizou 58,3. A força da nossa marca tem sido reconhecida em diversos prêmios:

- Eleita a “companhia aérea mais pontual do mundo” em 2022 pela CIRIUM;
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea em atendimento ao cliente do Brasil” em 2022 pelo Prêmio Consumidor Moderno;
- Eleita a "Melhor Inovação em Experiência do Cliente" em 2022 pelo International Customer Experience Awards;
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea” em 2022 pelo Prêmio Reclame Aqui nas seguintes categorias: Companhia Aérea (Azul), Turismo e Lazer (Azul Viagens);
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea” em 2022 pelo Prêmio “Aviões e Músicas” da Azul: vencedora nas categorias Companhia Aérea Brasileira e Classe Econômica
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea Regional da América do Sul” em 2022 pela Skytrax;
- Reconhecida como o “Melhor Índice de Satisfação entre as companhias aéreas do Brasil” em 2022 pelo NPS Awards;

1.1 Histórico do emissor

- Eleita a melhor companhia aérea do Brasil pela “ANAC (Consumidor.gov.br)” em 2022: Menor quantidade de reclamações de clientes, Número um em solução de problemas com Maior índice de satisfação do cliente;

- Classificada entre as 100 empresas de maior responsabilidade no ranking ESG pelo MERCO (Corporate Reputation Business Monitor);

- Eleita a “Melhor Companhia Aérea da América do Sul” em 2022 pela APEX (Airline Passenger Experience Association);

- Indicada como a “Melhor em Cultura Centrada no Cliente” em 2022 pelo Customer Centricity World Series Awards;

- Indicada como a "Melhor Companhia Aérea" em 2021 pelo Kayak Travel Awards em todas as categorias: embarque, conforto, tripulantes, entretenimento e alimentos;

- Indicada como a "Melhor Empresa" em 2021 pela Track Experiência do Cliente nas seguintes categorias: “Inovação Disruptiva”, “Jornada do Cliente”, “Destaque” e “Cultura”;

- Indicada como a "Melhor Companhia Aérea" pelo terceiro ano consecutivo pelo Reclame Aqui e a segunda no geral;

- Indicada como a "A Marca Mais Admirada" pela Band Communication Award na categoria Aviação;

- Indicada como a “Melhor Companhia Aérea do Mundo” em 2020 pela TripAdvisor Traveler’s Choice;

- Indicada “Uma das Dez Melhores Companhia Aérea do Mundo” em 2017, 2018 e 2019, e “Melhor Aérea da America Latina” em 2018 e 2019 pela TripAdvisor Traveler’s Choice;

- Melhor companhia aérea do Brasil em 2019 nos últimos três anos pela Melhores Destinos, o maior portal de promoções de tarifas aéreas e programas de fidelidade do Brasil;

- Indicada como a “Melhor Companhia Aérea Regional na América do Sul” em 2018 e 2019, pela Skytrax, uma organização de pesquisa em aviação;

- Indicada como o “Melhor Staff na América do Sul” em 2019 pelo quarto ano consecutivo pela Skytrax;

- Reconhecida como “Empresa Aérea de Baixo Custo mais Pontual do Mundo” pela OAG em 2018;

- Reconhecida como “Empresa Aérea de Baixo Custo mais Pontual das Américas” pela OAG em 2018;

- Indicada como o “Check-in mais rápido do Brasil” em 2018 pela terceira vez consecutiva pela Secretaria de Aviação Civil;

- Nomeado "Melhor companhia aérea de baixo custo da América do Sul" em 2017 pelo sétimo ano consecutivo pela Skytrax

- Nomeada “Melhor Transportadora de Baixo Custo do Mundo” em 2012 pela CAPA, uma organização independente de pesquisa de aviação;

- Eleita uma das “50 Empresas Mais Inovadoras do Mundo” e “Empresa Mais Inovadora do Brasil” em 2011 pela Fast Company, uma revista de negócios; e

- Eleita uma das “50 Marcas mais Valiosas do mundo” em 2010 pela Ad Age, uma importante fonte de notícias de marketing.

Além disso, como resultado do forte reconhecimento de nossa marca e de nosso foco no atendimento ao cliente, nosso programa de fidelidade TudoAzul atingiu cerca de 15,0 milhões de membros em 31 de dezembro de 2022, e foi reconhecido com os seguintes prêmios:

- Reconhecido como o “*O Melhor Programa de Vantagens do Brasil em 2016-2020*”, pelo Melhores Destinos;
- Reconhecido como o “*O Programa com as Melhores Tarifas no Brasil em 2016-2017*” pelo Melhores Destinos;

1.1 Histórico do emissor

- Indicado como tendo "*O Mais Inovador Cartão de Crédito Co-Branded*" no 2015 Loyalty Awards Event apresentado pela Flight Global, um renomado site reconhecido pela comunidade de aviação global como uma fonte confiável de notícias, dados e de conhecimentos relacionados às indústrias aeronáutica e aeroespacial.

Liderança executiva experiente

Acreditamos que contamos com uma liderança executiva altamente preparada e experiente. Nossa gestão, com experiência no setor aéreo tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos, inclui:

Nosso fundador e Presidente do Conselho de Administração, o Sr. David Gary Neeleman, é cidadão brasileiro e americano, que fundou cinco companhias aéreas em três países diferentes, incluindo a JetBlue Airways;

Nosso Diretor-Presidente, John Peter Rodgerson, que anteriormente ocupava o cargo de Diretor Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores, responsável pela implementação de nossa estratégia financeira e estrutura de custos desde nosso começo. O Sr. Rodgerson atuou também como Diretor de Planejamento e de Análise Financeira na JetBlue Airways por cinco anos. O Sr. Rodgerson também atua como Diretor Presidente da nossa subsidiária, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

Nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, Alexandre Wagner Malfitani, era anteriormente o *head* do nosso programa de fidelidade TudoAzul e nosso diretor de Finanças e de Tesouraria. Antes de entrar na Azul, o Sr. Malfitani ocupou o cargo de Diretor-Administrativo de Tesouraria da United, tendo trabalhado também no setor financeiro como gestor de fundos no Deutsche Bank e como *trader* no Credit Agricole Indosuez.

Nosso Diretor Vice-Presidente de Receitas, Abhi Shah, com quase 20 anos de experiência na indústria da aviação, que ocupou anteriormente cargos executivos na JetBlue Airways e na Boeing. Foi responsável pelo desenvolvimento de nossa gestão de receita, planejamento de malhas e estrutura tarifária. Sr. Shah também atua como presidente de nossa principal subsidiária operacional - ALAB, desde outubro de 2022.

Nosso Diretor Vice-Presidente de Pessoas e Clientes, Jason Ward, se juntou a nós em 2008 e desempenhou um papel importante na aquisição da TRIP alguns anos depois. Em 2016 o Sr. Ward se mudou para Portugal, onde foi o Diretor de operações da TAP antes de retornar à Azul em setembro de 2017. Ele começou a sua carreira em 1992 na Morris Air, a primeira companhia aérea fundada pelo David Neeleman. Ele também trabalhou com o Sr. Neeleman na área de marketing e vendas na Southwest Airlines e na área de serviços aos clientes na JetBlue Airways.

Nosso Vice-Presidente de Operações, Flávio Costa, é parte da nossa equipe fundadora desde o começo, possui quase meio século de experiência na indústria aérea, tendo servido como Diretor de Operações na Pluna S.A. e na Ocean Air, e como Diretor Técnico na Varig.

A maior parte dos membros de nossa liderança executiva trabalha junto por mais de 10 anos, e está na Azul desde a fundação. Todos os membros não-brasileiros dessa equipe residem em São Paulo com vistos de trabalho permanentes. Além do Sr. Neeleman, todos os nossos principais executivos são também acionistas de nossa empresa, e são todos participantes do nosso plano de incentivo de longo prazo baseado em ações, o que ajuda a alinhar os interesses de acionistas e da administração. Nossa liderança executiva se esforça para manter um ambiente de trabalho vencedor e uma cultura de profissionalismo e meritocracia. Acreditamos que a experiência e o compromisso de nossa liderança executiva são fatores cruciais para o nosso crescimento, bem como no contínuo aperfeiçoamento de nosso desempenho operacional e financeiro.

Para alinhar os interesses da alta administração com nossos resultados operacionais, oferecemos um

1.1 Histórico do emissor

plano de incentivo para a liderança com base no desempenho de metas pré-definidas da Companhia, que inclui margem operacional, satisfação do cliente, satisfação do tripulante e a pontualidade de nossa operação. Também estabelecemos um plano de opção de ações para nossa liderança, com carência de quatro anos.

Principais Estratégias

Nossa meta é continuar crescendo de maneira lucrativa e sustentável e aumentar o valor para o acionista oferecendo serviços frequentes e acessíveis aos nossos clientes. Pretendemos implementar as seguintes iniciativas estratégicas para alcançar este objetivo:

Adicionar à nossa frota aeronaves maiores, mais eficientes no consumo de combustível e de última geração

Pretendemos continuar acrescentando à nossa frota, aeronaves de última geração, mais eficientes no consumo de combustível, em substituição às aeronaves da geração mais antiga. Além de nos proporcionar baixos custos por assentos, estas aeronaves têm mais assentos contribuindo para um aumento na receita gerada ao conectar o tráfego, nosso negócio de fidelidade, nosso negócio de cargas e nosso negócio de pacotes de viagem. Com base em nossos pedidos atuais, entre 2024 e 2025, esperamos acrescentar aproximadamente 32 aeronaves E2 de última geração, substituindo a geração mais antiga de aeronaves.

Começamos a apresentar o Airbus A320neos da próxima geração, que tem 56 assentos a mais do que nossos atuais E-Jets para viagens de lazer longo curso em dezembro de 2016. Naquela época, começamos a voar entre nosso principal hub em Campinas e nosso outro hub em Recife com nossa próxima geração de Airbus A320neos. Este voo de aproximadamente três horas nos proporciona um custo por assento 29% menor do que nossos atuais EJets e proporciona capacidade de assento suficiente para conectar os clientes entre os dois hubs.

Começamos a apresentar o Embraer E2 para substituir os E-Jets da geração atual a partir do segundo semestre de 2019. Os E2s têm 18 assentos adicionais e um custo 25% menor por assento além de um custo 14% menor por viagem, em comparação com os E-Jets.

Acreditamos que, aplicando esta estratégia, continuaremos melhorando nossa rentabilidade e reduzindo nosso custo por assento, ao mesmo tempo que expandimos a receita.

Adicionar novos destinos, aumentar as frequências de voos e adicionar voos diretos através de nossa frota otimizada

Enquanto se espera que a maior parte do nosso crescimento de capacidade nos próximos cinco anos resulte da substituição de aeronaves menores por de aeronaves maiores da próxima geração, pretendemos continuar a identificar, entrar e alcançar rapidamente uma presença líder de mercado em novos mercados ou mercados mal atendidos com alto potencial de crescimento. Pretendemos continuar identificando, abrindo e rapidamente alcançando a liderança em mercados novos ou pouco atendidos, que tenham grande potencial de crescimento. Também pretendemos continuar a crescer adicionando novos destinos à nossa malha, conectando as cidades que já servimos com novos voos sem escalas, aumentando a frequência nos mercados já existentes, e usando aeronaves maiores em mercados que desenvolvemos e crescemos ao longo dos anos.

Pretendemos aplicar nossa abordagem disciplinada na seleção de novos destinos que possam ser atendidos por nossas aeronaves ATR ou Embraer, com um foco intenso em cidades brasileiras onde acreditamos haver mais oportunidades de crescimento rentável, e na seleção de destinos na América do Sul com alto potencial de crescimento. Nossas aeronaves ATR nos dão uma grande vantagem competitiva para entrar em novas cidades e acessar a demanda não atendida, já que essas aeronaves têm entre 70 lugares e, portanto, precisam de menos passageiros para que o voo seja lucrativo.

1.1 Histórico do emissor

Acreditamos que há oportunidades consideráveis para conectar com serviço sem escalas cidades que atendemos atualmente através de conexões. Acreditamos que nossa frota Embraer E-Jets é o tipo de aeronave ideal para conectar essas cidades devido à combinação do número de assentos adequado com baixos custos de viagem.

Nas rotas atuais onde acreditamos existir demanda adicional, pretendemos aumentar o número de voos diários com nossas aeronaves Embraer E-Jets ou Airbus, a fim de alcançar ou aumentar ainda mais nossa superioridade de horários sobre nossos concorrentes. Ao proporcionar esta conveniência extra aos nossos clientes, buscamos continuar estimulando a demanda por nossos produtos e serviços. Também pretendemos continuar operando o A320neos principalmente em mercados de lazer de alta densidade e de longo curso. Em 2020, como resultado da pandemia da COVID-19, o número de partidas diárias reduzido significativamente em comparação com 2019, mas continuamos focados em nossa estratégia de longo prazo e confiantes em uma recuperação completa até o final de 2023.

Planejamos focar nosso crescimento internacional conectando nossa forte presença no Brasil através de nossos Hubs em Campinas, Belo Horizonte e Recife e nossos atuais destinos internacionais, Fort Lauderdale, Orlando, Lisboa e Porto. Acreditamos que estamos especialmente preparados para estimular a demanda adicional de viagens para os principais destinos internacionais de longo curso, que podem ser atendidos por nossos Airbus A330s, aproveitando nossa estrutura de rotas domésticas focadas, tanto em termos de passageiros como de conectividade geral em todo o Brasil. Continuamos a alavancar nossa posição como a maior companhia aérea do aeroporto de Viracopos, oferecendo voos internacionais e conectando passageiros em todo o Brasil. Além disso, nossos voos de *codeshare* com a United e a TAP nos permitem conectar nossos principais hubs com destinos da United nos Estados Unidos e destinos da TAP na Europa.

Continuar a expandir o valor de nosso programa de fidelidade TudoAzul

Como resultado do crescimento de nossa malha, acreditamos haver uma oportunidade de continuar a expandir nosso programa de fidelidade TudoAzul, aumentando seus resultados e valor de mercado. Com quase 15 milhões de membros em 31 de dezembro de 2022, a TudoAzul tem sido o programa de fidelidade que mais cresce entre os três maiores programas no Brasil nos últimos seis anos, de acordo com as informações disponíveis publicamente de tais concorrentes, incluindo a divulgação arquivada ou fornecida à SEC e informações disponíveis em seus respectivos websites. A TudoAzul vende pontos de fidelidade para parceiros comerciais, bem como diretamente aos membros do programa. Nossos atuais parceiros comerciais incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Livelo (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco) e Caixa; varejistas como Casas Bahia, Magazine Luiza e Fast Shop; e parceiros de viagens incluindo Accor, RentCars, Hertz e Booking.com.

Em setembro de 2014, lançamos também um cartão de crédito com a marca TudoAzul em parceria com o Banco Itaucard S.A. Em dezembro de 2015, lançamos o Clube TudoAzul, um produto baseado em assinaturas através do qual os associados pagam um valor fixo por mês em troca de pontos TudoAzul, acesso a promoções e demais benefícios. Também oferecemos aos associados a possibilidade de comprar pontos para completar o valor necessário para um resgate, ou de pagar uma taxa para renovar pontos expirados ou transferir pontos para outra conta do associado. Acreditamos que nossos voos internacionais e as parcerias estratégicas com outras empresas aéreas como a United e a TAP oferecem aos nossos membros TudoAzul uma ampla variedade de opções de resgates atraentes.

Em outubro de 2020, também lançamos um cartão de crédito co-branded da Azul, o Azul Itaucard Visa Infinite, que é o cartão mais bem posicionado na carteira do Itaú e oferece o melhor benefício de qualquer cartão de crédito de companhia aérea no Brasil.

1.1 Histórico do emissor

Membros TudoAzul podem usar seus pontos para resgatar passagens em qualquer voo da Azul, com disponibilidade de último assento. Temos uma significativa flexibilidade para precificar resgates de maneira que nossas tarifas sejam competitivas com as de outros programas de fidelidade, ajudando assim a maximizar a atratividade do TudoAzul para seus participantes. Administramos ativamente o preço de nossos resgates, oferecendo tarifas que acreditamos serem competitivas principalmente quando a disponibilidade de assentos é alta e otimizando a margem em voos de alta demanda. Desenvolvemos também um exclusivo sistema de precificação que, na nossa visão, proporciona ampla flexibilidade para determinar o preço dos resgates em um determinado voo. Isso nos permite, por exemplo, vender lugares usando diversas combinações de pontos e dinheiro. Também nos possibilita customizar tarifas através de uma série de diferentes fatores, como a categoria do membro no programa, a participação no Clube TudoAzul, a sua idade (nos permitindo oferecer preços mais baixos para bebês e crianças), etc. Estamos confiantes que este sistema exclusivo oferece mais flexibilidade do que os de nossas principais concorrentes, nos possibilitando assim criar promoções atraentes, estimular a venda cruzada de outros produtos TudoAzul, e fixar com mais precisão os resgates a fim de maximizar os lucros.

Em um esforço para maximizar o potencial de criação de valor da TudoAzul, temos administrado o programa através de uma equipe exclusiva e dedicada desde meados de 2015. De forma autônoma, os faturamentos brutos da TudoAzul, excluindo linha aérea, totalizaram R$1.105 bilhões no ano encerrado em 31 de dezembro, 2021 e R$879 milhões no ano encerrado em 31 de dezembro de 2020, comparado a R$1.298,0 milhões no ano encerrado em 31 de dezembro de 2019, principalmente devido ao impacto pandêmico da COVID-19. Dado o número de destinos exclusivos que operamos e a força de nossa malha e o crescimento esperado das viagens aéreas de passageiros, penetração e uso do cartão de crédito e fidelidade dos membros no Brasil, acreditamos que a TudoAzul é um negócio estratégico para nós. Como a TudoAzul está alocada em uma de nossas subsidiárias integrais, todo o fluxo de caixa gerado por este negócio de alto crescimento e alta margem, flui a favor de nossos acionistas de forma eficiente em termos fiscais. Planejamos continuar investindo na expansão do TudoAzul e avaliando oportunidades para destravar valor para este ativo estratégico.

Continuar a aumentar as receitas auxiliares, cargas e outras

Pretendemos aumentar nossas receitas auxiliares, cargas e outras, tanto alavancando produtos já existentes quanto lançando novos, e nos concentrar na criação de valor adicional a partir desses fluxos de receitas, que representaram R$111,07 por passageiro no exercício social findo em 2022 e incluíram receitas de serviços de carga, tarifas de bagagens, *upgrades*, vendas de espaço publicitário em nossos vários meios de comunicação voltados para o cliente e comissões sobre vendas de seguros de viagem. Como resultado da introdução de aeronaves maiores e de nova geração em nossa frota, esperamos ter mais disponibilidade de assentos para nosso programa de fidelidade TudoAzul e para nosso negócio de pacotes de viagens Azul Viagens, bem como capacidade extra para carga.

Esperamos que outros fluxos de receita sejam impulsionados principalmente pela nossa unidade de soluções logísticas, Azul Cargo Express. Em 2022, a receita da Azul Cargo aumentou 10,5% ano a ano, totalizando R$1,4 bilhão, impulsionado principalmente por nosso aumento no volume de carga transportada e nossa crescente presença em no segmento de *e-commerce*.

Terminamos 2022 com uma participação de 32,6% no volume de carga transportada no Brasil, dando a importância da nossa malha única e o suporte de capilaridade que ela proporciona. Nossa malha extensa e localização estratégica no aeroporto de Viracopos, o segundo maior aeroporto de cargas no Brasil de acordo com a ANAC, além de nossa alta confiabilidade e pontualidade, são atributos de valor significativo para nosso serviço de cargas.

1.1 Histórico do emissor

Continuar a estabelecer e ampliar parcerias estratégicas

Em 31 de dezembro de 2022, tínhamos acordos de *codeshare* com companhias aéreas United, TAP, JetBlue, Turkish Airlines, Ethiopian Airlines, Copa Airlines, Beijing Capital, Alitalia e Avianca Colombia, bem como 26 acordos interline com uma série de outras companhias aéreas internacionais, o que nos permite atender passageiros viajando em itinerários que exigem vários voos em várias companhias aéreas, ampliando nossa malha. Como parte de nossos planos de expansão global, estabelecemos parcerias estratégicas com a United e com a TAP. Consideramos estes e possíveis relacionamentos com outras companhias aéreas como formas estratégicas de expandir a conectividade da nossa malha nos Estados Unidos, Europa e Ásia sem comprometer nossos próprios recursos para isso. Acreditamos que nossa base de clientes atual e futura vai demandar acesso a voos internacionais, e objetivamos oferecer esta opção a eles de maneira fácil e integrada, seja comprando em nosso site passagens de companhias aéreas parceiras ou através de voos da Azul em horários convenientes e complementares que facilitem acesso a voos fora do Brasil. Além de ampliar nossa malha global através dessas parcerias, estamos explorando uma série de acordos de cooperação, incluindo outros acordos interline, *codeshare*, acesso a programas de fidelidade de companhias aéreas parceiras e possível *co-branding*. Também consideramos oportunidades para alavancar estes relacionamentos para obter maiores eficiências operacionais ao utilizar o conhecimento dessas empresas parceiras em atividades como manutenção, transporte de carga e treinamento e redistribuição de pilotos e tripulantes, bem como a redistribuição de aeronaves redundantes ou excedentes. Estamos explorando *joint ventures* e outros acordos com nossos parceiros para determinar as formas mais eficazes e benéficas de alavancar estes relacionamentos para todas as partes.

Nossas parcerias são cruciais para nossa conectividade global, e também como uma forma de gerenciar possíveis incertezas macroeconômicas no Brasil. Ao trabalharmos com nossos parceiros, acreditamos que desenvolvemos a capacidade para nos adaptar de maneira ágil a quaisquer condições econômicas locais em áreas como frota, tripulação e despesas operacionais. Esperamos continuar avaliando oportunidades de parcerias estratégicas, inclusive investimentos e aquisições, que nos permitam aperfeiçoar nossa malha, oferecer benefícios mais atraentes aos nossos associados TudoAzul, aprimorar nossa marca e criar fidelidade e receitas.

Em junho de 2020, anunciamos um acordo de *codeshare* com a LATAM para conectar rotas em nossas respectivas malhas domésticas no Brasil. As duas operadoras também assinaram um acordo de passageiro frequente, permitindo que mais de 12 milhões de membros do TudoAzul e 37 milhões de LATAM Pass ganhem pontos no programa de passageiro frequente de sua escolha. O *codeshare* também facilitou uma experiência de viagem mais tranquila entre os voos da Azul e da LATAM com emissão compartilhada, check-in e transporte de bagagem. Em maio de 2021, anunciamos o cancelamento do codeshare com a LATAM.

Estrutura Societária

Em 31 de dezembro de 2022, David Gary Neeleman, presidente do nosso conselho de administração e acionista controlador, detinha, direta e indiretamente 622.406.638 de nossas ações ordinárias, representando 67% das ações ordinárias de nosso capital social, José Mario Caprioli dos Santos, membro independente do Conselho de Administração, detém indiretamente 167.455.106 de nossas ações ordinárias, representando 18% do nosso capital social. Décio Luiz Chieppe e Renan Chieppe, ambos membros independentes do Conselho de Administração, detêm, indiretamente, 139.103.314 de nossas ações ordinárias, representando 15% de nosso capital estoque.

As ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADRs, conferem aos seus titulares direto de voto restrito. As matérias em que as ações preferenciais têm direito de voto estão elencadas em nosso Estatuto Social no artigo 5º, parágrafo nono, a saber: (i) as matérias previstas no item 4.1 do Regulamento do Nível 2, entre elas a aprovação de contratos entre a Companhia e o Acionista

1.1 Histórico do emissor

Controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o Acionista Controlador tenha interesse, sempre que, por força de disposição legal ou estatutária, sejam deliberados em Assembleia Geral; (ii) a remuneração global dos administradores da Companhia; e (iii) alteração ou revogação dos parágrafos nono a décimo segundo do artigo 5º, dos Artigos 12 a 14, do parágrafo 2º do artigo 15 e dos artigos 29 a 32 do Estatuto Social. Os acionistas que detêm a maioria das ações ordinárias de nossa emissão, controlando-nos, possuem poderes para decidir sobre questões sem a necessidade de obter a aprovação de titulares de ações preferenciais de nossa emissão, incluindo a aprovação de questões de natureza societária, tais quais indicação de membros para o nosso conselho de administração, aprovação de operações relevantes ou alterações na nossa estrutura de capital.

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

Produtos e serviços comercializados

Temos como objeto social, primordialmente, a participação direta no capital de empresas dedicadas à atividade de transporte aéreo de passageiros, e de carga ou malas postais. A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("ALAB"), uma subsidiária a qual a Companhia detém 100% do capital, foi constituída em 3 de janeiro de 2008, e tem como principal objeto a operação de transporte aéreo de passageiros, e de carga ou malas postais no Brasil desde o início de suas operações, em 15 de dezembro de 2008.

Os principais ativos geradores das nossas receitas são (i) transporte aéreo de passageiros, sendo 91,5% de nossa receita líquida no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022; e (ii) outros serviços.

A receita proveniente de outros serviços inclui:

• Serviços relacionados ao transporte aéreo de passageiros (incluindo também a comercialização de pontos para parceiros e membros por meio do nosso programa de vantagens TudoAzul e itens auxiliares relacionados como parte do serviço prestado ao passageiro, como bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem);

• Serviço de transporte aéreo de cargas;

• Pacotes de Viagens: por meio da Azul Viagens são comercializados pacotes que oferecem, além da passagem aérea, hospedagem em hotel, traslados, passeios e aluguel de veículos;

• Seguro Viagem: nós, por meio de parceria com uma seguradora, oferecemos aos nossos clientes a possibilidade de contratação de seguro viagem no momento da venda da passagem aérea; e

• Receita de aluguel de aeronaves.

1.3 Informações relacionadas aos segmentos operacionais

a. produtos e serviços comercializados

Temos como objeto social, primordialmente, a participação direta no capital de empresas dedicadas à atividade de transporte aéreo de passageiros, e de carga ou malas postais. A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("ALAB"), uma subsidiária a qual a Companhia detém 100% do capital, foi constituída em 3 de janeiro de 2008, e tem como principal objeto a operação de transporte aéreo de passageiros, e de carga ou malas postais no Brasil desde o início de suas operações, em 15 de dezembro de 2008.

Os principais ativos geradores das nossas receitas são (i) transporte aéreo de passageiros, sendo 91,5% de nossa receita líquida no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022; e (ii) outros serviços.

A receita proveniente de outros serviços inclui:

- Serviços relacionados ao transporte aéreo de passageiros (incluindo também a comercialização de pontos para parceiros e membros por meio do nosso programa de vantagens TudoAzul e itens auxiliares relacionados como parte do serviço prestado ao passageiro, como bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem);
- Serviço de transporte aéreo de cargas;
- Pacotes de Viagens: por meio da Azul Viagens são comercializados pacotes que oferecem, além da passagem aérea, hospedagem em hotel, traslados, passeios e aluguel de veículos;
- Seguro Viagem: nós, por meio de parceria com uma seguradora, oferecemos aos nossos clientes a possibilidade de contratação de seguro viagem no momento da venda da passagem aérea; e
- Receita de aluguel de aeronaves.

b. receita proveniente do segmento e sua participação na receita líquida do emissor

A tabela a seguir apresenta a receita líquida do único segmento da Companhia:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2022	**2021**	**2020**
	(R$)	**(R$)**	**(R$)**
Receita Líquida (em milhares de R$)	15.948.067	9.975.729	5.744.126
% do total	100%	100%	100%

c. lucro ou prejuízo resultante do segmento e sua participação no lucro líquido do emissor

A tabela a seguir apresenta o lucro líquido (prejuízo) do único segmento da Companhia.

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2022	**2021**	**2020**
	(R$)	**(R$)**	**(R$)**
Lucro (Prejuízo) líquido (em milhares de R$)	(722.367)	(4.213.208)	(10.834.709)
% do total	100%	100%	100%

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

a. características do processo de produção

Transporte Aéreo Regular

Nossos passageiros em viagem de negócios são atraídos principalmente pela conveniência e frequência de nosso serviço, com aproximadamente 1.000 decolagens diárias para mais de 158 destinos em 31 de dezembro de 2022, com uma frota operacional com mais de 160 aeronaves e mais de 13.000 tripulantes, a Azul possui mais de 300 rotas diretas.

Buscamos atrair os viajantes a lazer com nossa ampla malha de rotas e nosso modelo de preços segmentados, oferecendo tarifas atrativas na compra de passagens com antecedência. Em relação a tais serviços, geramos receitas com a venda de passagens, bem como outras receitas acessórias relacionadas aos passageiros, e também com transporte de cargas via nossa unidade de negócios Azul Cargo e com a venda de pacotes de viagens através da Azul Viagens.

Receita Líquida de Vendas de Passagens

Acreditamos que nossa ampla malha e nossa variedade de ofertas de rotas nos permitem atrair passageiros em viagem de negócios, os quais nos proporcionam maior rentabilidade e que acreditamos constituir o maior componente de nossas receitas por passagens e de nossos clientes. De acordo com a ABRACORP, detínhamos uma participação de 32,9% no mercado brasileiro de agências de viagens focadas em viajantes a negócio, sendo que nosso preço médio por passagem junto a agências de viagens corporativas era 26% mais alto do que os praticados pela nossa maior concorrente no que se refere ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2022. No mesmo período, nossa participação no mercado de tráfego mensurado em RPKs (*Revenue Passenger Kilometers* ou passageiros pagantes transportados por quilômetros voados) era de 29,3%, segundo a ANAC. Atribuímos isto à conectividade de nossa malha, que permite aos passageiros viajando a negócios várias opções de conexão, lhes possibilitando chegar aos seus destinos mais fácil e convenientemente, bem como ao fato de sermos a única opção em determinados mercados atraentes aos viajantes a negócios. Por outro lado, viajantes a lazer normalmente são mais sensíveis a preços elevados do que viajantes a negócios, mas tendem a terem mais flexibilidade quanto aos horários de voos.

A receita de passageiros também é composta por receitas originadas da venda de pontos TudoAzul para terceiros.

No exercício social findo em 31 de dezembro de 2022, nossa receita de passageiros foi de R$14,6 bilhões, representando 91,5% de nossa receita líquida.

Além de gerarmos receitas com a venda de passagens e pontos do TudoAzul, geramos receitas adicionais com a cobrança por determinados serviços como taxas de bagagem despachada, taxas de cancelamento, taxas de mudança de voos, taxas de não-comparecimento, taxas de reservas pelo *call center*, taxas de reservas online e pela venda de seguros de viagem. Também oferecemos upgrades para nossas poltronas premium em voos domésticos “Espaço Azul”, as

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

quais possuem espaço adicional, e para nossas poltronas “Economy Xtra”, “SkySofas” e de classe executiva, disponíveis em nossos voos internacionais operados com aeronaves Airbus A330 e A350. Nossa cabine “Economy Xtra” tem três polegadas a mais de espaço para as pernas em uma configuração 2-4-2, e nossos “SkySofas” são inovadores, consistindo em quatro assentos da classe econômica com um apoio para os pés que pode ser erguido para criar um espaço plano, como se fosse um sofá, flexível, para que famílias durmam juntas mais confortavelmente.

Cargas e Outras receitas

O fluxo das outras receitas deve ser impulsionado principalmente pela nossa unidade de soluções logísticas Azul Cargo. No período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2022, a Azul Cargo atingiu R$1,4 bilhão em receita líquida, impulsionada principalmente pelo aumento do volume de carga transportada e pela expansão de nossa presença no segmento de comércio eletrônico. A participação no mercado em termos de volume de carga transportada no Brasil foi de 32,6%, mostrando a importância da nossa malha exclusiva e da capilaridade que ela fornece.

O crescimento da nossa unidade de negócios de cargas também foi impulsionado por nossa expansão internacional e pela introdução de aeronaves maiores de nova geração em nossa frota, que possuem maior capacidade de carga. Como resultado do rápido crescimento de nossos negócios de carga, arrendamos dois aviões cargueiros 737-400 em 2018 para explorar rotas de alta densidade. Oferecemos serviços de transporte de cargas para mais de 4.500 localidades, com aproximadamente 300 unidades de atendimento em todo o Brasil e exterior oferecendo nossos serviços. Contratamos terceiros independentes para transportar e entregar cargas em seu destino final via transporte terrestre. Embora nos responsabilizemos perante nossos clientes pela entrega adequada das cargas, nossos contratos com esses terceiros independentes nos garantem nosso direito de regresso contra eles em caso de perdas durante o transporte terrestre.

Através da Azul Viagens oferecemos serviços de viagem, que combinam passagens aéreas, transporte terrestre e opções de hospedagem. Os pacotes de viagens que oferecemos são montados previamente ou flexíveis e personalizados, e podem ser comprados em nosso site ou, em uma das 2.564 agências de viagens oferecendo nossos produtos de viagem ou uma de nossas 47 lojas exclusivas.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Malha Aérea

Oferecemos voos para todas as regiões do Brasil e para destinos internacionais selecionados. O mapa abaixo mostra os destinos e rotas que atendemos atualmente.

Através da nossa extensa malha, conectamos viajantes a destinos exclusivos a partir de três centros de conexões (hubs), que atendem aos mercados de São Paulo, Belo Horizonte e Recife, três das maiores áreas metropolitanas no país. Em Viracopos, um dos principais aeroportos na área de São Paulo e o maior hub na América do Sul em termos de destinos domésticos sem escalas, oferecíamos serviço direto a 65 cidades brasileiras, sendo responsáveis por 96% de seus 169 voos domésticos diários em 31 de dezembro de 2021.

O aumento dos voos de Campinas, nosso principal hub, ilustra o sucesso de nosso modelo de estimulação da demanda. Em todo o Brasil, nosso O hub de Campinas oferece conectividade

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

superior para conexão de passageiros, com o maior número de serviços sem escalas de qualquer aeroporto do país, no exercício social findo em 31 de dezembro de 2022. Resultado de nosso foco em mercados mal atendidos, conseguimos estabelecer uma plataforma de sucesso que teve aumento significativo da demanda no aeroporto de Viracopos durante os últimos 14 anos.

Nosso segundo maior *hub* se localiza no principal aeroporto de Belo Horizonte, onde atendíamos a 48 destinos domésticos e tínhamos uma participação de 67% nas 131 decolagens diárias domésticas naquele aeroporto em 31 de dezembro de 2022. Essa base atende Belo Horizonte, a capital de Minas Gerais, o terceiro estado mais rico do Brasil de acordo com o IBGE.

Também construímos um *hub* regional em Recife, onde atendíamos a 43 destinos domésticos com voos diretos, incluindo voos internacionais diretos para Orlando e Fort Lauderdale e detínhamos participação de 72% das 90 decolagens diárias domésticas do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2022. Recife é uma das maiores cidades do nordeste brasileiro, e essa instalação regional nos permitirá aumentar a conectividade de voos dentro dessa região e internacionalmente, tornando-a nossa instalação mais próxima para voos diretos tanto para a Europa quanto para os Estados Unidos.

Nossa malha diversificada nos permite conexão não apenas com nossas instalações principais, mas também com aeroportos estratégicos em todo do Brasil, em outras localidades como São Paulo (aeroportos de Guarulhos e de Congonhas), Rio de Janeiro (aeroportos Santos Dumont e do Galeão), Porto Alegre, Cuiabá, Belém e Manaus.

Atendimento ao Cliente

Acreditamos oferecer uma experiência de viagem de alta qualidade baseada numa forte cultura de serviço ao cliente. Nossos tripulantes são treinados para oferecer ao cliente uma experiência de viagem diferenciada entre as companhias aéreas brasileiras. Treinamos intensivamente nossos tripulantes, enfatizando a importância da segurança e do atendimento ao cliente. Damos a eles as ferramentas e a responsabilidade por manter a qualidade de nosso serviço. De acordo com pesquisas que conduzimos, em 31 de dezembro de 2022, 72% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Além disso, usamos o método NPS (*Net Promoter Score*) para medir a satisfação do cliente e em 2022 nossa pontuação totalizou 57,5 pontos.

Nossos serviços incluem assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas individuais de entretenimento com televisão gratuita ao vivo (LiveTV) na maioria de nossos jatos, amplo espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais entre as poltronas, serviço de bordo generoso e gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos aeroportos que atendemos (inclusive entre a cidade de São Paulo e o aeroporto de Viracopos) e uma frota mais nova do que a da Gol e da Latam. Além disso, esperamos oferecer serviço Wi-Fi na maior parte de nossa frota de A320neo e E2.

Focamos em atender às necessidades de nossos clientes, e tivemos uma das pontualidades

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

mais altas entre as maiores empresas aéreas do Brasil nos últimos três anos, de acordo com a CIRIUM com 88,9%, 90,5% e 87,0% de pontualidade nos exercícios sociais findos em 2022, 2021 e 2020. Além disso nossa taxa de regularidade totalizou 98,7% em 2022, 99,1% em 2021 e 98,9% em 2020, decorrente de nosso baixo índice de cancelamento de voos.

Tripulantes

Nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) são treinados para transmitir nossos valores em sua interação com clientes, particularmente por serem voltados para o atendimento e por tomarem iniciativas individuais, focando em oferecer aos clientes uma experiência de viagem que acreditamos seja única dentre as companhias aéreas brasileiras. Trabalhamos para imprimir em nossos tripulantes nossa abordagem de “o cliente em primeiro lugar” e de capacitação individual para solucionar problemas, o que reflete a maneira como administramos nosso negócio.

Características do Produto

Nós nos esforçamos para proporcionar aos nossos passageiros uma experiência de viagem focada na conveniência e no conforto. Para alcançarmos este objetivo, oferecemos aos nossos clientes as seguintes funcionalidades:

- uma frota de aeronaves mais jovem que as dos nossos concorrentes, Gol e Latam;
- seleção de assento do passageiro;
- poltronas de couro;
- monitores individuais em todos os assentos e com canais de TV ao vivo em todas as poltronas na maioria de nossos jatos;
- extenso espaço de 76 ou mais centímetros entre os assentos;
- serviço personalizado gratuito de bebidas e snacks nos voos domésticos; e
- serviço grátis de ônibus para aeroportos chave.
- “SkySofas” de quatro assentos, oferecendo leitos em algumas cabines da classe econômica.

Em 31 de dezembro de 2022, nosso serviço de transporte por ônibus entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos tinha mais de 30 partidas por dia distribuídas por seis diferentes linhas de ônibus, transportando uma média de mais de 25.000 clientes mensalmente.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Pontualidade e Regularidade

Nosso compromisso de operar uma companhia aérea pontual, proporcionando uma experiência de alta qualidade para o nosso cliente, o que acreditamos ser único entre as companhias aéreas brasileiras, acarretou nossa nomeação entre as dez principais empresas aéreas de baixo custo do mundo desde 2016, de acordo com a OAG. A tabela a seguir mostra algumas medidas de atendimento ao cliente relacionadas ao desempenho para os períodos indicados:

	Exercício findo em 31 dezembro de		
	2022	**2021**	**2020**
Pontualidade[1]	88,9%	90,5%	87,0%
Taxa de conclusão[2]	98,7%	99,1%	98,9%
Taxas de bagagens extraviadas[3]	3,36	2,68	2,3

Fonte: Azul, CIRIUM e ANAC

[1] Porcentagem de nossos voos regulares operados por nós e que chegaram no horário (dentro de 15 minutos).
[2] Porcentagem de nossos voos regulares operados por nós, independentemente de estarem atrasados (isto é, não cancelados).
[3] Número de bagagens extraviadas por 1.000 passageiros.

Parcerias Estratégicas, Alianças e Contratos Comerciais

Como parte de nossos planos de expansão global, estabelecemos parcerias estratégicas que nos permitem aperfeiçoar nossa malha como um todo, expandir nossa conectividade internacional, oferecer mais benefícios atraentes a nossos clientes TudoAzul, fortalecer nossa marca e gerar receitas. Essas parcerias estratégicas propiciam cooperação ampliada através de acordos de cooperação comercial, de *codeshare* e *interline*, bem como iniciativas de marketing, reciprocidade em programas de fidelidade ou compartilhamento de benefícios, melhora nos níveis de serviço nos aeroportos e investimentos com capital de terceiros e próprio em nós por nossos parceiros, ou por nós em nossos parceiros.

Nossos contratos de cooperação comercial estabelecem amplas estruturas para cooperação em áreas como *codesharing*, *interlining*, marketing, atendimento e manutenção de aeronaves e de motores, dentre outras áreas. Os acordos *interline* são celebrados entre companhias aéreas individuais para alcançar passageiros viajando em itinerários que exijam diferentes companhias aéreas, permitindo que eles utilizem uma única passagem e despachem suas bagagens até seu destino final. Os acordos *codeshare* diferem dos acordos de *interline* à medida em que permitem que as companhias aéreas identifiquem um voo com o código de uma companhia aérea mesmo se o voo for operado por outra companhia aérea, o que intensifica o marketing e o reconhecimento do cliente.

Celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United, TAP, e outros nove acordos de *codeshare* e 26 acordos *interline* com várias empresas aéreas internacionais, incluindo JetBlue, Etihad Airways, Air Europa, Lufthansa, Copa Airlines e Aerolíneas Argentinas. Acreditamos que esses relacionamentos estratégicos nos permitem

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

aumentar nossa taxa de ocupação em voos partindo de aeroportos brasileiros operados por nossos parceiros e expandir nossa exposição internacional para nossos clientes com base no Brasil e para os internacionais. Nossos acordos de *codeshare* com a United, JetBlue e com a TAP nos possibilitam vender voos para praticamente todos os destinos atendidos por essas empresas aéreas, contribuindo para o crescimento de nossas operações internacionais e oferecendo aos nossos passageiros conectividade adicional para além do Brasil. Ademais, nossos relacionamentos com outras empresas aéreas nos permitem expandir nossas operações de cargas ao oferecer esses serviços para além das localidades atendidas por nossas próprias aeronaves.

Como resultado desses acordos e relacionamentos, nossos clientes têm acesso a mais de 200 outros destinos no mundo inteiro. Acreditamos que nossos relacionamentos estratégicos com companhias aéreas parceiras, particularmente com a United e TAP, propiciam aos nossos clientes TudoAzul uma ampla variedade de atraentes opções de resgate de pontos e que nos possibilitam alavancar no programa para além de nossa própria malha. Continuamos a explorar *joint ventures* e demais acordos com parceiros estratégicos a fim de determinar formas mais eficazes e benéficas de expandir nosso negócio e aumentar nossa receita através desses relacionamentos.

United

Em 26 de junho de 2015, celebramos um contrato de investimento com a Calfinco, uma subsidiária da United, a qual por meio de tal contrato adquiriu ações preferenciais da Azul representando 5% de participação econômica não-votante. As ações preferenciais Classe C foram convertidas em uma base de um para um para ações preferenciais Classe A em 3 de fevereiro de 2017, que foram simultaneamente renomeadas as “ações preferenciais” e, subsequentemente, sujeito a um desdobramento de ações de dois para um em 23 de fevereiro de 2017, fazendo com que a United detivesse 10.843.792 ações preferenciais da Azul por meio de uma subsidiária.

De acordo com o referido contrato, a United terá o direito de eleger um membro de nosso conselho de administração contanto que retenha pelo menos 50% das ações preferenciais que adquiriu na data de seu investimento. A United indicou um representante em nosso conselho desde 24 de agosto de 2018.

A United é uma parte de nosso Acordo de Acionistas Pós-IPO, que dá à United o direito de eleger um conselheiro, contanto que detenha pelo menos 50% das ações preferenciais da classe C que recebeu na data de seu investimento ou ações preferenciais resultantes de sua conversão. Em 27 de abril de 2018, a United fechou uma transação de ações preferenciais com a Hainan para adquirir 16.151.524 ações preferenciais de nossa companhia aumentando sua participação em ações para 26.995.316 ações preferenciais, representando 7,8% de nossa participação econômica em 31 de dezembro de 2021.

Ainda, celebramos com a United um contrato de cooperação em 26 de junho de 2015, o qual rege a cooperação expandida entre as duas empresas a respeito de determinadas questões, incluindo (i) *codesharing*, (ii) programas de fidelidade, (iii) termos especiais ligados a passageiros e a

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

cargas, (iv) programas de marketing, (v) contas corporativas e contratos de vendas, (vi) passes de viagem para funcionários, (vii) níveis de serviço em aeroportos específicos, e (viii) a negociação de uma joint venture comercial entre nós e a United, pela qual compartilharíamos os recursos com a United e dividiríamos as receitas ligadas a questões especificadas referentes às nossas e às suas rotas, a fim de otimizar a rentabilidade tanto para nós quanto para a United. Até o momento, essa joint venture ainda não foi estabelecida, e nós e a United continuamos a discutir os objetivos, o tipo de joint venture, o compartilhamento de receitas e demais questões.

Nossa aliança com a United aumenta o alcance de nossa malha e cria mais tráfego de conexões, já que nós e a United realizamos vendas uma da outra em nossos sites. Esse sistema propicia aos clientes voando por ambas as companhias aéreas um processo único de reserva e venda de passagens, incluindo o cartão de embarque e o despacho de bagagens até seu destino final. A United é um importante membro da StarAlliance, ao contrário da Azul, que não tem planos atualmente de se unir a essa ou qualquer outra aliança.

Esperamos que nosso relacionamento global com a United, incluindo os acordos de *codesharing*, comerciais e outros já em vigor ou sendo discutidos por nós, aumentem as viagens internacionais de clientes Azul para os Estados Unidos e para outros destinos internacionais que não atendemos mas que são atendidos pela United. Também esperamos que esse relacionamento aumente o tráfego de clientes United para todo o Brasil através de nossa malha doméstica além dos aeroportos específicos atendidos pela United no Brasil.

TAP

A TAP é uma empresa aérea detida parcialmente pelo governo português, e é uma das empresas aéreas líderes em voos entre a Europa e o Brasil.

A TAP esteve sob titularidade e operação integral do governo português até junho de 2015, quando foi privatizada. A Atlantic Gateway atualmente possui 45% das ações com direito a voto, com os funcionários conservando 5% das ações, e o governo português tem 50% ações com direito a voto. Esses acordos foram aprovados pela agência portuguesa de aviação civil. Em 14 de março de 2019, nós adquirimos 6,1% de participação econômica na TAP por US$25 milhões.

Ainda, em relação ao processo de privatização da TAP, investimos €90 milhões em títulos com remuneração de 7,5% e vencimento em março de 2026, garantidos por participação no programa de fidelidade da TAP, conversíveis por meio de nossa opção em ações da TAP sem que façamos qualquer outro pagamento.

Em 3 de julho de 2020, a TAP anunciou um acordo com o Governo português em troca de um apoio financeiro no montante de €1,2 bilhão. O acordo consiste na venda da participação indireta da Azul na TAP de 6,1%, por aproximadamente R$70 milhões, e na eliminação do direito de conversão dos bônus seniores detidos pela Companhia no valor de €90 milhões com vencimento em 2026, de acordo com os termos e condições da transação, que foi aprovada pelos acionistas da Azul em assembleia geral extraordinária realizada em 10 de agosto de 2020. Todas as demais

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

condições contratuais dos bônus seniores serão mantidas, incluindo a condição de credor sênior, taxa de juros anual de 7,5%, direito à constituição de garantias acordadas nos respectivos termos e condições, como o programa de fidelização da TAP.

Ademais, nosso relacionamento com a TAP também envolve (i) um acordo de *codeshare* estabelecendo voos entre Brasil e Portugal, (ii) cooperação adicional entre a TAP e a Azul na manutenção, cargas e outras áreas e (iii) subarrendamento de 13 aeronaves para a TAP como parte das estratégias para otimizar nossa frota. Não temos nenhuma outra parceria estratégica formal ou outros acordos operacionais com a TAP, mas estamos explorando outros acordos com a TAP como um meio de conectar ainda mais a TAP e sua ampla operação na Europa com nossos clientes brasileiros.

Estamos também a discutir a possibilidade de constituição de uma joint venture com a TAP para exploração conjunta de voos entre Brasil e Portugal. Acreditamos que tal cooperação com a TAP tem potencial para sinergias significativas, principalmente através da comercialização e venda conjunta de bilhetes e carga para os nossos voos, bem como voos da TAP entre Brasil e Portugal. Em 9 de dezembro de 2019, os acionistas da Azul aprovaram a celebração de um Acordo de Cooperação relativo a uma "Joint Venture Não Corporativa" direcionada a oferecer serviços de transporte aéreo conjuntos entre ALAB e TAP que alinha ainda mais as estratégias de ambas as empresas. Este contrato foi assinado em 7 de fevereiro de 2020 e continua sujeito a aprovações regulatórias.

Azul Conecta (TwoFlex)

Em 21 de fevereiro de 2020, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., subsidiária integral da Azul S.A., e a Two Táxi Aéreo (“TwoFlex”), anunciaram a celebração de um Contrato de Compra de Cota pelo qual a Azul concordou em adquirir a aérea regional brasileira TwoFlex pelo preço total de compra de R$ 123 milhões. A transação foi aprovada sem restrições pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) em 27 de março de 2020 e em 14 de maio de 2020 a Azul anunciou a conclusão do processo de aquisição da TwoFlex. O pagamento será realizado em até 30 parcelas mensais, sujeito a determinadas condições financeiras e operacionais, e um pagamento final de até R$ 30 milhões, que serão depositados como garantia em favor da Companhia por um período determinado.

A Azul Conecta é uma companhia aérea doméstica brasileira com sede em Jundiaí. Fundada em 2013, ela oferece serviço regular de passageiros e cargas para 83 destinos no Brasil, dos quais apenas três destinos regionais são atendidos pela Azul. A Azul Conecta também possui 14 slots na pista auxiliar de Congonhas, um aeroporto de localização estratégica por estar próximo aos distritos comerciais de São Paulo. Atualmente, dois de nossos maiores concorrentes, Gol e LATAM, controlam a maioria dos voos em Congonhas. A frota de 25 aeronaves Cessna Caravan da TwoFlex, um turboélice regional versátil e eficiente com capacidade para nove passageiros.

Com o Azul Conecta, chegaremos a mais de 200 cidades nos próximos anos.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Gestão de Receitas

Utilizamos um sistema de gestão de receita, que gerencia a combinação de tarifas e ocupação da aeronave, exclusivo e que maximiza resultados através de segmentação, precificação dinâmica e estímulo de demanda, e compreende a precificação e gerenciamento de *yield*, firmemente ligados ao nosso planejamento de rotas e aos nossos métodos de vendas e distribuição.

As tarifas e o número de assentos que oferecemos resultam de nossa gestão proativa da receita baseada em um processo contínuo de análise e previsão. Históricos de reservas, taxas de ocupação, sazonalidade, efeitos da concorrência e atuais tendências de reservas são usados para estimar a demanda. Tarifas atuais e a previsão de eventos futuros nos destinos que possam afetar volumes de tráfego também são incluídas em nosso modelo de previsão para chegar à alocação ideal de assentos para nossas tarifas em rotas específicas. Usamos uma combinação de abordagens, dependendo das características dos mercados atendidos, para projetarmos uma estratégia para alcançar a receita máxima equilibrando a tarifa média cobrada e o efeito correspondente em nossas taxas de ocupação

Nosso modelo de segmentação de tarifas busca maximizar a receita por assento através do ajuste dinâmico da disponibilidade dependendo da demanda. Ao aumentar a segmentação de preços, podemos garantir que continuaremos a atrair e reter o movimento de passageiros em viagem de negócios, incluindo a disponibilidade de assentos de última hora para tais viajantes que tendem a realizar reservas com baixa antecedência, bem como viajantes a passeio que usualmente pagam tarifas mais baixas por passagens compradas antecipadamente.

Nossa estratégia de frota se baseia na seleção da aeronave certa para o mercado certo. Por isso, acreditamos que podemos ingressar em novos mercados, atender localidades pouco servidas que tenham alto potencial de crescimento e oferecer maior frequência de voos que nossos concorrentes. Com esse modelo, otimizamos a receita por meio de segmentação dinâmica de tarifa, visando tanto os passageiros em viagem de negócios, que tendem a viajar mais em razão da maior conveniência, como também passageiros em viagens a lazer, que são mais sensíveis ao custo da passagem aérea e que se beneficiam da nossa oferta de tarifas mais baixas para compras feitas com antecedência.

Utilizamos um sistema próprio para gerenciamento de *yield*, essencial para nossa estratégia de otimizar a rentabilidade a partir da segmentação dinâmica de tarifas e estímulo à demanda. Temos como alvo os clientes corporativos, aos quais oferecemos opções convenientes de voo, e os clientes a lazer, mais preocupados com custos, aos quais oferecemos tarifas baixas para estimular as viagens de compra antecipada. Acreditamos que nosso modelo de segmentação de tarifas nos permitiu alcançar um PRASK líder de mercado de R$36,88 centavos de real no exercício social findo em 2022. Acreditamos que nossa malha superior e a oferta de produtos nos possibilitam atrair os viajantes a negócios, de alto rendimento e frequentes.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Programa de Vantagens TudoAzul

Nosso programa de Vantagens TudoAzul, lançado em maio de 2009, objetiva intensificar a fidelidade do cliente e o reconhecimento da marca. O TudoAzul tinha mais de 15,0 milhões de membros em 31 de dezembro de 2022. Os membros do TudoAzul ganham de um a seis pontos a cada real gasto em passagens da Azul. Os resgates de pontos para passagens começam em 3.000 pontos e sobem para voos mais caros. O TudoAzul também oferece a opção de "pontos mais dinheiro", na qual as passagens podem ser compradas usando uma combinação de dinheiro e de pontos TudoAzul. Periodicamente, como uma ferramenta promocional, poderemos oferecer recompensas por menos de 3.000 pontos. Acreditamos que, com um sistema que recompense ao menos o número de pontos conforme os reais gastos, os clientes percebem que também estão recebendo uma recompensa maior por suas compras. Da mesma forma, acreditamos que o valor variável dos pontos necessários para resgatar as recompensas nos dá flexibilidade para exercer o critério sobre os custos que incorremos com relação a esses resgates.

Oferecemos disponibilidade de último assento aos membros do TudoAzul, e temos uma significativa flexibilidade na fixação de preços dos resgates, de forma a alcançarmos maior competitividade em relação a outros programas de fidelidade, ajudando assim a maximizar a atratividade do TudoAzul. Nós gerenciamos constantemente o preço de nossos resgates, oferecendo tarifas muito competitivas em pontos quando a disponibilidade de assentos é alta e otimizando as margens em voos com alta demanda. Desenvolvemos também um exclusivo sistema de precificação que nos proporciona ampla flexibilidade para fixar o preço dos resgates em um determinado voo. Isso nos permite vender lugares usando diversas combinações de pontos e dinheiro. Também nos possibilita customizar tarifas ao usar uma série de diferentes fatores, como categoria no programa, participação no Clube TudoAzul, e idade (nos permitindo oferecer preços mais baixos para bebês e crianças). Estamos confiantes que esse sistema exclusivo oferece mais flexibilidade do que os de nossas principais concorrentes, nos possibilitando assim criar promoções, estimular a venda cruzada de outros produtos TudoAzul, e fixar com mais precisão os resgates, a fim de maximizar os lucros.

Os pontos TudoAzul expiram depois de dois anos de sua emissão. Os viajantes frequentes chegam à categoria "TudoAzul Topázio" ao acumularem 5.000 pontos de qualificação, à categoria "TudoAzul Safira" ao acumularem 10.000 pontos de qualificação, e ao nível "TudoAzul Diamante" ao acumularem 20.000 pontos de qualificação durante um determinado ano civil. As categorias Topázio, Safira ou Diamante são válidas durante o restante do ano de qualificação e para todo o ano seguinte, e proporcionam os seguintes benefícios, dentre outros: pontos de bonificação, privilégios no check-in nos principais aeroportos como Viracopos, Santos Dumont, Confins, Brasília e outros, prioridade no embarque, limites maiores para as bagagens, e serviços exclusivos de telefone e e-mail.

Desde o início do programa, os membros do TudoAzul têm geralmente se demonstrado dispostos a pagar tarifas em média mais caras do que as pagas por não-membros. Acreditamos que isso se deve em parte à alta satisfação do cliente, maior fidelidade do passageiro, e porque muitos

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

de nossos viajantes a negócios, que frequentemente compram passagens na última hora, mais caras, geralmente são também membros do TudoAzul.

Nossos atuais parceiros comerciais, que oferecem aos membros do TudoAzul opções para acumular e resgatar pontos, incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Livelo (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco) e Caixa, varejistas como Casas Bahia, Magazine Luiza e Fast Shop e parceiros em viagens incluindo Accor, RentCars, Hertz e Booking.com.

Em setembro de 2014, lançamos também um cartão de crédito TudoAzul em parceria com o Banco Itaucard S.A. Além disso, em dezembro de 2015, lançamos o Clube TudoAzul, um produto inovador baseado em assinaturas nas quais os membros pagam um valor fixo por mês em troca de pontos TudoAzul, acesso a promoções específicas e outros benefícios. Também oferecemos a possibilidade de comprar pontos para completar o valor necessário para um resgate, ou de pagar uma taxa para renovar pontos expirados ou transferir pontos para uma conta de outro membro. Acreditamos que nossos voos internacionais e as parcerias do nosso programa de fidelidade com empresas aéreas internacionais, incluindo a United, TAP e Copa, oferecem aos nossos membros do TudoAzul uma ampla variedade de atraentes opções de resgate.

Em 2020 lançamos o Azul Itaucard Infinite, que foi o cartão mais bem posicionado na carteira Itaucard e também foi eleito “Melhor Cartão de Crédito das Companhias Aéreas Brasileiras” pela Melhores Destinos.

Para maximizar o potencial de criação de valor da TudoAzul, temos gerenciado o programa através de uma equipe exclusiva e dedicada desde meados de 2015. O Faturamento Bruto da TudoAzul, excluindo a companhia aérea, totalizou R$ 2.218 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2022, R$ 1.105 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2021 e R$879 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2020. Acreditamos que a TudoAzul tem um potencial de crescimento significativo.

Devido à quantidade de destinos exclusivos que operamos, à força de nossa malha, e ao crescimento esperado de passageiros através de viagens aéreas, penetração e uso do cartão de crédito e à fidelidade de membros no Brasil, acreditamos que o TudoAzul é um negócio estratégico para nós. Planejamos continuar investindo no crescimento do TudoAzul e avaliando as oportunidades para expandir o valor desse ativo estratégico.

Marketing

Nossas estratégias de marketing e propaganda estão de acordo com nosso modelo operacional de baixo custo. Acreditamos que tivemos êxito na construção de uma forte marca através de um marketing inovador e investimento de publicidade de alto retorno, com foco em ferramentas de redes sociais para estimular a divulgação boca-a-boca de nosso serviço de alta qualidade. Como resultado de nosso forte foco no atendimento ao cliente, nossas pesquisas internas indicam que, em 31 de dezembro de 2022, 72% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

a Azul a um amigo ou familiar. Nossas técnicas de marketing e propaganda se concentram em ferramentas de redes social (Google Search, Facebook, Twitter e YouTube), e-mail, sites, marketing móvel, inclusive através de nosso programa de fidelidade TudoAzul e de nosso serviço gratuito de ônibus envelopados com a nossa marca entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos. Nossa estratégia de marketing e propaganda também envolve campanhas de vendas e de promoções com nossos parceiros.

Além disso, aumentamos nossa visibilidade e o reconhecimento da marca ao apresentar anúncios da Azul nas telas individuais de entretenimento em todas as poltronas de nossos jatos, que exibem televisão ao vivo gratuita em voos domésticos, e ao oferecer aos nossos clientes a bordo nossa revista Azul (que também é uma fonte de receitas, principalmente com os anúncios pagos) e lanches com nosso logotipo na embalagem, refrigerantes Coca-Cola e *happy hours* sazonais de cerveja premium gratuita. Também construímos nossa marca ao oferecer aos nossos viajantes a negócios nossa sala VIP no aeroporto de Viracopos.

Adicionalmente, fazemos marketing ao manter aviões pintados seguindo nossos padrões com símbolos reconhecíveis, como a bandeira brasileira e símbolos apoiando importantes causas sociais como a conscientização do câncer de mama, uma causa social que temos apoiado através de iniciativas de responsabilidade social corporativa desde nossa fundação.

Colocamos logotipos de importantes parceiros em nossos aviões para gerar receitas adicionais, como SkyTV e Coca Cola. E apresentamos parcerias de alta visibilidade, como "A Frota Mais Mágica do Mundo", com o Walt Disney World Resort. Além disso, fazemos campanhas de marketing de guerrilha (constituídas por atividades de marketing conduzidas em locais públicos, como aeroportos e aeronaves) para intensificar o reconhecimento de nossa marca e oferecer promoções direcionadas aos nossos clientes.

Prêmios

A força de nossa marca foi reconhecida em uma série de prêmios:

- Nomeada "a companhia aérea mais pontual do mundo" em 2022 pela CIRIUM;
- Nomeada "Melhor Companhia Aérea em atendimento ao cliente no Brasil" em 2022 pelo Prêmio Consumidor Moderno;
- Nomeada a "Melhor Inovação em Experiência do Cliente" em 2022 pelo *International Customer Experience Awards;*
- Nomeada "A Melhor Companhia Aérea" em 2022 pelo Prêmio Reclame Aqui nas seguintes categorias: Companhia Aérea (Azul), Turismo e Lazer (Azul Viagens);
- Indicada "*Melhor Companhia Aérea*" em 2021 pelo *Kayak Travel Awards* em todas as categorias: embarque, conforto, membro da tripulação, entretenimento e alimentos;
- Eleita a "Melhor Companhia Aérea" em 2022 pelo Prêmio Aviões e Músicas da Azul: vencedora na categoria Companhia Aérea Brasileira e classe econômica categorias;

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

- Nomeada "A Melhor Companhia Aérea Regional da América do Sul" em 2022 pela *Skytrax*;
- Nomeada "Melhor Índice de Satisfação entre as companhias aéreas do Brasil" em 2022 pelo *NPS Awards*;
- Classificada como a melhor companhia aérea do Brasil pela ANAC (Consumidor.gov.br) em 2022: menor número de reclamações de clientes, número um em solução de problemas com o mais alto índice de satisfação do cliente;
- Classificada entre as 100 empresas mais responsáveis no ranking ESG da MERCO *(Corporate Reputation Business Monitor);*
- Nomeada "Melhor Companhia Aérea da América do Sul" em 2022 pela *APEX (Airline Passenger Experience Association);*
- Nomeada "A Melhor em Cultura Centrada no Cliente" em 2022 pelo *Customer Centricity World Series Awards;*
- Indicada "*Melhor Empresa*" em 2021 do Track Experiência do Cliente 2021 nas seguintes categorias: inovação disruptiva, Jornada do Cliente, destaque e cultura;
- Indicada "*Melhor Companhia Aérea*" pelo terceiro ano consecutivo por Reclame Aqui e a segunda no geral;
- Indicada "*A Marca Mais Admirada*" pela *Band Communication Award* na categoria Aviação;
- Indicada "*Melhor Companhia Aérea do Mundo*" em 2020 pela TripAdvisor Traveler's Choice;
- Indicada "*Uma das Dez Melhores Companhia Aérea do Mundo*" em 2017, 2018 e 2019, e *"Melhor Aérea da America Latina"* em 2018 e 2019 pela TripAdvisor Traveler's Choice;
- Melhor companhia aérea do Brasil nos últimos três anos pela Melhores Destinos, o maior portal de promoções de tarifas aéreas e programas de fidelidade do Brasil;
- Indicada como a "*Melhor Companhia Aérea Regional na América do Sul*" em 2018 e 2019, pela Skytrax, uma organização de pesquisa em aviação;
- Indicada como o "*Melhor Staff na América do Sul*" em 2019 pelo quarto ano consecutivo pela Skytrax;
- Reconhecida como "*Empresa Aérea de Baixo Custo mais Pontual do Mundo*" pela OAG em 2018, pela segunda vez;
- Reconhecida como "*Empresa Aérea de Baixo Custo mais Pontual das Américas*" pela OAG em 2018;

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

- Indicada como o “Check-in mais rápido do Brasil” em 2018 pela terceira vez consecutiva pela Secretaria de Aviação Civil;

- Nomeado "Melhor companhia aérea de baixo custo da América do Sul" em 2017 pelo sétimo ano consecutivo pela Skytrax;

- Indicada como a “*Melhor Empresa Aérea de Baixo Custo do Mundo*” em 2012 pela CAPA, uma organização independente de pesquisa em aviação;

- Indicada como uma das “*50 Empresas mais Inovadoras do Mundo*” e como a “Empresa mais Inovadora do Brasil” em 2011 pela Fast Company, uma revista de negócios; e

- Indicada como uma das “*50 Marcas mais Valiosas do Mundo*” em 2010 pela Ad Age, uma importante fonte de notícias de marketing.

Além disso, como resultado do forte reconhecimento de nossa marca e do foco no atendimento ao cliente, nosso programa de fidelidade TudoAzul tinha aproximadamente 15 milhões de membros em 31 de dezembro de 2022, e foi reconhecido com os seguintes prêmios:

- Reconhecido como o “*O Melhor Programa de Vantagens do Brasil em 2016-2019*”, pelo Melhores Destinos;

- Reconhecido como o “*O Programa com as Melhores Tarifas no Brasil em 2016-2017*” pelo Melhores Destinos;

- Indicado como tendo “*O Mais Inovador Cartão de Crédito Co-Branded*” no 2015 Loyalty Awards Event apresentado pela Flight Global, um renomado site reconhecido pela comunidade de aviação global como uma fonte confiável de notícias, dados e de conhecimentos relacionados às indústrias aeronáutica e aeroespacial.

Manutenção

Para nós, segurança vem em primeiro lugar. Manutenção, reparo e revisão de aeronaves são fundamentais para a segurança e conforto de nossos clientes, e para a otimização do uso de nossa frota. Nossas políticas e procedimentos de manutenção são regulamentados pela FAA (Agência de Aviação dos Estados Unidos da América), EASA (Agência de Segurança da Aviação da União Européia) e ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e nossos programas de manutenção de aeronaves também têm como base as recomendações e documentos para planejamento de manutenção dos fabricantes. Utilizamos nossos próprios técnicos experientes e habilitados para a realização de serviços de manutenção ao invés de confiar em prestadores de serviços externos. Todos os técnicos são habilitados pela ANAC e cumprem exigências rígidas para essa habilitação. Nossos técnicos em manutenção passam por um longo treinamento inicial

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

e reciclagem contínua oferecidos pela UniAzul e por nossos fabricantes de aeronaves e motores para assegurar a segurança e aeronavegabilidade de nossas aeronaves. Nossos programas de treinamento são todos aprovados pela ANAC.

Desenvolvemos uma estrutura organizacional de operações técnicas e um sistema de inspeção e análise contínuas, ou *CASS*, para atingir o mais alto nível de segurança, aeronavegabilidade, valorização do cliente, confiança, qualidade e eficiência em termos de custo de nossa frota de aeronaves.

Temos um departamento de controle de qualidade que controla o cumprimento de todas as exigências de aeronavegabilidade, e oferece supervisão de todas as atividades de manutenção em conformidade com a regulamentação da ANAC e de nosso CASS. Os serviços técnicos de engenharia determinam os padrões e especificações para manutenção de nossas aeronaves e motores, monitoram a confiabilidade do desempenho dos sistemas, motores e componentes de aeronaves, realizam análises de causa raiz de defeitos e preveem atividades de manutenção de longo e curto prazo. Também monitoramos o desempenho dos sistemas das aeronaves, motores e componentes para realizar manutenção preventiva e analisar as possíveis causas de eventuais defeitos. A nova geração de aeronaves e motores é capaz de transmitir dez vezes mais dados de desempenho para os engenheiros de companhias aéreas e fabricantes de aeronaves, contribuindo para um maior desempenho de confiabilidade e maior segurança. A nossa equipe de engenharia e de controle de qualidade é treinada, qualificada e certificada em gestão técnica e de aeronavegabilidade.

Manutenção e reparo de aeronaves consistem em trabalhos de manutenção periódica ou eventual, divididas em duas categorias: manutenção de linha e manutenção pesada.

Manutenção de linha refere-se a verificações regulares de rotina, diárias e semanais de nossas aeronaves, inclusive verificações imediatamente antes do voo, diagnósticos e reparos de rotina e qualquer item não agendado conforme necessário. Toda a nossa manutenção de linha é atualmente realizada por nossos próprios técnicos, experientes e habilitados, principalmente em Campinas, Porto Alegre e em Belo Horizonte, além de outros aeroportos que operamos.

Manutenção pesada refere-se a tarefas mais complexas que não podem ser realizadas de um dia para o outro, sendo executadas conforme uma programação de atividades para revisões de maior complexidade. Verificações de manutenção pesada exigem instalações bem equipadas, como hangares, e são realizadas conforme uma programação detalhada. O intervalo regular entre as verificações é determinado no Programa de Manutenção aprovado pela ANAC, e é baseado no número de horas de voo, de aterrissagens e/ou na vida útil das aeronaves, seus motores e componentes. As verificações durante a manutenção pesada da fuselagem (que não cobre a manutenção pesada do motor e visitas à oficina de revisão) normalmente podem levar de uma a quatro semanas para ser realizada, dependendo das exigências de mão de obra do pacote de trabalho, e normalmente são exigidas a cada 18 meses aproximadamente.

A manutenção pesada do motor e as visitas a oficina de revisão são realizadas a cada três anos

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

aproximadamente.

Nós atualmente realizamos todas as checagens básicas de manutenção de fuselagem para as nossas aeronaves ATR e a maior parte dos E-jets em nossa unidade de manutenção plenamente capacitada em Belo Horizonte e terceirizamos as checagens básicas de fuselagem de nossas aeronaves Embraer E-Jets, Airbus A320neos e Airbus A330s, com a certificação de manutenção e reparo da FAA, EASA e ANAC. A partir de abril de 2020, executaremos todas as manutenções básicas para nossas aeronaves da família Airbus e E-jets em nossa nova unidade de manutenção com capacidade total em Campinas.

Nós detemos as concessões de três hangares em nosso centro de manutenção de ATR em Belo Horizonte, onde nós realizamos checagens pesadas de fuselagem, manutenção de linha, pintura e reforma interior de nossa aeronave ATR. Nós também possuímos um hangar tanto em Manaus, quanto em Cuiabá para manutenção de linha de Embraer E-Jets e ATR.

Além disso, construímos um centro de manutenção plenamente capacitado para as nossas aeronaves Embraer E-Jets e Airbus no aeroporto de Viracopos, concluído em março de 2020. As nossas instalações de treinamento para formação de pilotos e equipe de trabalho, *UniAzul*, tem 8.000 metros quadrados e quatro simuladores e estão localizadas a menos de 1 km de distância do aeroporto de Viracopos, nossa principal instalação. Essas instalações fornecem serviços de treinamento para os membros de nossa própria equipe de trabalho, incluindo os pilotos, e para terceiros. Na *UniAzul*, nós treinamos toda a nossa equipe de trabalho, incluindo os pilotos, comissários de bordo e técnicos de manutenção. Como parte de nosso programa de treinamento extensivo na *UniAzul*, nós operamos dois simuladores de voo E-Jet, um simulador de voo ATR e um simulador de voo A320, todos eles com capacidade total de voo, uma tecnologia que acreditamos que nenhum de nossos concorrentes detém. Também fornecemos treinamento e acesso a nossos simuladores de voo no local a terceiros, incluindo a TAP, a Embraer e a Força Aérea Brasileira. Temos planos para expandir os nossos cursos de treinamento oferecidos na *UniAzul* através de parcerias com escolas técnicas e universidades.

A nossa estratégia atual é terceirizar todo o reparo de motores, restauração de desempenho e visitas de manutenção de revisão para terceiros qualificados. Para tanto, celebramos os seguintes contratos de longo prazo de horas de voo com as seguintes partes; contratos esses que requerem que efetuemos pagamentos mensais com base na utilização, transferindo, por sua vez, certos riscos ao terceiro prestador:

- General Electric ou GE, a fabricante dos motores CF34 instalados em nossa frota de aeronaves E-Jet – Um contrato “power-by-the-hour” efetivo durante o período em que a Azul operar o motor e que prevê o reparo de motores, restauração de desempenho, revisão, monitoramento de condição do motor e gestão diagnóstica da frota de motores CF34. Com base nesse contrato, a GE equipou a sua fábrica GE Celma em Petrópolis, próximo ao Rio de Janeiro para realizar a nossa manutenção de motores, desde setembro 2012, resultando em uma redução significativa do tempo de rotação e no estoque de peças de reposição de motores, evitando o custo de enviar motores para manutenção nos Estados Unidos.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

- Rolls-Royce, a fabricante dos motores Trent 700 e Trent 7000 instalados em nossa frota de aeronaves de fuselagem larga A330 e A330neo, respectivamente – Contratos separados “power-by-the-hour” (Total Care), cada um efetivo até que cada motor não seja mais operado pela Azul que prevê o reparo de motores, restauração de desempenho, revisão, monitoramento de condição do motor e gestão diagnóstica do Trent 700 e Trent 7000.

- CFM International, uma joint venture entre a GE e a Safran Aircraft Engines, fabricante dos motores Leap 1A instalados em nossa frota de aeronaves da família Airbus A320neo de ponta– Um contrato “power-by-the-hour” de doze anos que prevê o reparo, a restauração do desempenho, a revisão geral, o monitoramento do condicionamento do motor e o gerenciamento de diagnósticos de cada frota de motores Leap 1A. Sob este acordo, a GE tem a obrigação de desenvolver sua base GE Celma em Petrópolis, perto do Rio de Janeiro, para realizar nossa manutenção de motores com capacidade total até 2020, o que resultará em uma redução significativa no tempo de retorno e no estoque de peças sobressalentes do motor que evitará o custo do transporte de motores para os Estados Unidos para manutenção.

- Pratt & Whitney, fabricante dos motores PW1900G instalados em nossa frota de aeronaves E-Jet E2-Um contrato “power-by-the-hour” de 12 anos para cada motor a partir da data de entrega da primeira aeronave, que cobre reparo, restauração do desempenho, revisão geral, monitoramento do condicionamento do motor e gerenciamento de diagnósticos dos motores da nossa frota.

Para dar suporte à manutenção de nossas aeronaves, celebramos contratos de programa de serviços de hora de voo de componente com diversos fabricantes líderes do setor para o fornecimento, troca, reparo e locação de peças sobressalentes reparáveis de aeronaves comerciais. Esses programas nos fornecem soluções abrangentes de estoque para reparo de componentes, estoque no local e acesso a peças de reposição para as nossas frotas de aeronaves ATR, Embraer E-Jets e Airbus. Esses programas nos permitem otimizar os nossos custos de manutenção de componentes, melhorar a nossa previsão de fluxo de caixa e atingir os altos padrões de confiabilidade de componentes exigidos para maximizar a nossa disponibilidade de aeronaves. Esses contratos requerem que efetuemos pagamentos mensais com base nas horas de voo, e transferem, por sua vez, certos riscos relacionados ao fornecimento e reparo de peças de componentes ao prestador de serviços.

Celebramos os seguintes contratos de longo prazo de horas de voo de componentes com as partes abaixo listadas:

- ATR – Um contrato com vencimento em 2028 e que cobre reparo de componentes, estoque no local e acesso a um kit de peças de reposição para a nossa frota de aeronaves ATR72-600.

- Embraer – Um contrato com vencimento em setembro de 2022 que cobre reparo de componentes para a nossa frota de aeronaves E-Jet.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

- Airbus – Contratos separados para o A320neo e A330 com vencimento em 2028 e 2027, respectivamente, e que cobre reparo de componentes, estoque no local e acesso a um kit de peças de reposição.

Segurança e Qualidade

Temos o compromisso de zelar pela segurança pessoal e patrimonial de nossos clientes e tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), e somos certificados pela *IATA Operational Safety Audit* ou IOSA, uma associação internacionalmente reconhecida de avaliação de sistemas de gestão e controle operacional de companhias aéreas. Mantemos uma Equipe Operacional de Segurança dividida em seis departamentos: (i) Gerenciamento de Riscos & Prevenção, (ii) Garantia de segurança, (iii) Qualidade Corporativa, (iv) Segurança de Manutenção, (v) Segurança e (vi) Resposta de emergência e Assistência Humanitária.

Todos os membros de nossa equipe de segurança e qualidade têm considerável experiência internacional no setor de aviação civil e alguns trabalharam anteriormente em companhias aéreas dos Estados Unidos e do Brasil e fabricantes, fato que lhes garante não apenas conhecimento de sistemas de segurança da aviação e qualidade, como também familiaridade com a frota que operamos.

O departamento de gerenciamento de risco e garantia de segurança é responsável pela condução do Programa de Relatórios de Segurança (voluntário e obrigatório), Programa de Fatores Humanos e Programa de Monitoramento de Dados de Voo ou FDM, que maximiza medidas reativas, proativas, e preditivas para alcançar altos níveis de segurança. Todas as nossas aeronaves estão incluídas no Sistema de Garantia de Qualidade de Operações de Manutenção, programa de solução de problemas que monitora o desempenho da segurança da manutenção e as tendências de motores de aeronaves. Esse departamento acompanha todas as atividades relativas ao Safety Management System (sistema de gestão de segurança), ou SMS, inclusive os padrões de SMS determinados pela ANAC, que seguem os mais reconhecidos padrões de segurança no mundo. O Brasil está classificado na Categoria 1 de padrões de segurança de voo pela ICAO, a mesma classificação dos Estados Unidos e do Canadá, por exemplo.

O departamento de Qualidade Corporativa executa auditorias e inspeções em todas as áreas operacionais em conformidade com o Sistema de Gestão de Qualidade. Esses rígidos padrões e exigências são fundamentais para assegurar os mais altos níveis de segurança e qualidade em todas as áreas operacionais.

O departamento de Resposta de emergência e Assistência Humanitária treina e mantém uma Equipe Especial de Assistência, composta por voluntários que são treinados para situações de emergência. Esse departamento também é responsável por exercícios e treinamentos regulares, e treinamento para interações com a mídia, juntamente com nosso Escritório de Comunicações.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

O departamento de Segurança dedica-se à proteção das operações contra atos de interferência ilícita e também é responsável pela segurança de executivos e clientes VIP, assim como segurança física e eletrônica em instalações administrativas e operacionais.

Somos a única empresa aérea no Brasil habilitada a usar *dual head-up displays* ou HUDs, equipamento opcional instalado na maioria de nossos jatos, que projetam informações de voo, navegação, ou outras informações, no campo de visão do piloto. Além desse item sofisticado de segurança, a maior parte de nossa frota está equipada com *electronic flight bags*, dispositivo de gerenciamento de informações que ajuda a tripulação a realizar com segurança tarefas de gerenciamento do voo. Também acreditamos que somos a única empresa aérea no Brasil com simuladores completos. Mantemos nossas aeronaves em rígida conformidade com as especificações do fabricante e com todas as regulamentações de segurança aplicáveis, realizamos manutenção diária de linha como rotina, e somos parte do Programa de Monitoramento da Integridade de Aeronaves da Embraer e Airbus, que determina o monitoramento minucioso de tendências de mau funcionamento em sistemas e peças. Também nos esforçamos para cumprir exatamente ou de forma mais rígida todas as normas de saúde e segurança. Na busca dessas metas, mantemos ativo um programa de segurança de voo, do qual todo o nosso pessoal deve participar e atuar ativamente na identificação, redução e eliminação de acidentes.

Nosso foco contínuo em segurança é refletido no treinamento de nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), que recebem ferramentas adequadas e equipamentos exigidos para realizar suas funções de forma segura e eficiente. A segurança no local de trabalho inclui diversas áreas de nossas operações, inclusive operações de voo, manutenção, escalonamento e serviços de solo.

Funcionários

Acreditamos que a qualidade de nossos funcionários, a quem nos referimos como tripulantes, promove o nosso sucesso e potencial de crescimento. Acreditamos ter criado uma sólida cultura corporativa orientada ao atendimento ao cliente, que tem como principais pilares a segurança, gentileza, integridade, paixão, inovação e excelência. Nós nos dedicamos com afinco na seleção, treinamento e manutenção de uma equipe de trabalho altamente produtiva formada por pessoas atenciosas, apaixonadas e amigáveis que atendem aos nossos clientes e oferecem a eles o que acreditamos ser a melhor experiência de voo possível. Reforçamos a nossa cultura através de um programa extensivo de orientação para novos tripulantes e passamos a eles a importância do atendimento ao cliente e a necessidade de continuar produtivos e eficientes em termos de custo. Os nossos tripulantes são estimulados a escutar os nossos clientes e dizer “sim” a eles, atendendo suas necessidades e solucionando problemas.

Nós nos comunicamos regularmente com todos os nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), mantendo-os informados sobre eventos em nossos escritórios através de reuniões e sessões de perguntas e respostas, e solicitando

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

feedback sobre meios para aprimorar a cooperação da equipe e o ambiente de trabalho.

Realizamos anualmente uma pesquisa com todos nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) e fornecemos treinamento para nossos líderes, focando no compromisso e capacitação de nossa equipe de trabalho. Além disso, cada um de nossos executivos adota uma cidade e é responsável por se reunir periodicamente com os nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) para ser uma fonte adicional de comunicação e assistência corporativa. Os nossos executivos também interagem diretamente com os nossos clientes ao viajar, a fim de obter feedback e sugestões sobre a experiência de viajar com a Azul.

Aspiramos ser a melhor empresa de atendimento ao cliente do Brasil e, em virtude disso, acreditamos que os nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) têm uma maior probabilidade de recomendar a nossa empresa como local de trabalho para amigos ou familiares. Temos um bom relacionamento com nossos tripulantes e nunca passamos por situações de greves ou paralisações de trabalho.

O nosso foco é aumentar a eficiência e a produtividade de nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores). Em 31 de dezembro de 2022, nós tínhamos 77 FTEs (*full-time equivalent*). A tabela a seguir contém o número de nossos funcionários equivalentes por categoria e o número de FTEs por aeronave no final dos períodos indicados:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
Tripulantes e equivalentes	**2022**	**2021**	**2020**
Pilotos	2.010	1.970	2.053
Comissários de bordo	3.285	3.038	3.078
Pessoal de aeroporto	3.265	2.976	2.556
Pessoal de manutenção	2.052	2.040	1.901
Pessoal de call center	823	895	637
Outros	2.812	2.244	1.779
Total	14.247	13.163	12.004
FTEs de final de período por aeronave	77	78	74

Nós fornecemos aos nossos tripulantes um treinamento extensivo que reforça a importância da segurança. Em cumprimento aos padrões brasileiros e internacionais de segurança da IATA, nós fornecemos treinamento a nossos pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção, gerentes e administradores e pessoal de atendimento ao cliente (no aeroporto e *call* center). Nós implantamos iniciativas de responsabilização dos tripulantes tanto no momento da contratação como de forma contínua, a fim de manter a qualidade de nossa equipe e do atendimento ao cliente. Atualmente operamos quatro simuladores de voo e temos um curso extensivo de

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

treinamento na *UniAzul*, a nossa unidade de treinamento ao lado do aeroporto de Viracopos.

Um sindicato nacional representa todos os funcionários de companhias aéreas do Brasil. No entanto, nós não temos um acordo coletivo direto com nenhum sindicato. Negociações vinculantes em relação a reposição de inflação em remunerações e salários são realizadas anualmente entre o sindicato nacional e uma associação que representa todas as companhias aéreas do Brasil. As condições de trabalho e a carga máxima de trabalho são reguladas por legislação governamental e não estão sujeitas a negociações coletivas. Além disso, não temos aumento de salário progressivo por tempo de trabalho. Uma vez que os nossos FTEs por aeronave são mais baixos do que o das nossas principais concorrentes, quaisquer aumentos de salário têm um impacto menor para nós, tornando os custos trabalhistas menos significativos para as nossas operações. Em virtude disso, acreditamos que os resultados de nossas operações são menos afetados por custos trabalhistas do que os de nossas principais concorrentes.

A nossa estratégia de remuneração é competitiva e voltada a contratar pessoas talentosas e motivadas, de modo a alinhar os interesses de nossos funcionários com os nossos próprios. Os salários, remunerações e benefícios pagos a nossos funcionários incluem, entre outras coisas, assistência médica, assistência odontológica, auxílio-creche, seguro de vida, assistência funeral, assistência psicológica com base em nosso programa *Anjo Azul*, auxílio-escola (concedido somente a diretores executivos expatriados), auxílio-moradia (concedido somente a diretores executivos expatriados), empréstimos deduzidos em folha de pagamento, bônus, planos de pensão, passagens de transporte, vale-alimentação e tickets refeição. Acreditamos ter uma vantagem de custo em comparação aos nossos competidores no que se refere a despesas com salários, remunerações e benefícios, devido à alta produtividade de nossos funcionários calculada pela média de funcionários por aeronave. Também nos beneficiamos dos custos trabalhistas em geral menores no Brasil, quando comparados com os custos de outros países, o que é de certa forma compensado pela baixa produtividade devido a exigências governamentais sobre as condições de trabalho dos funcionários e impostos em folha de pagamento.

A fim de motivar os nossos tripulantes e alinhar os seus interesses com os resultados de nossas operações, nós oferecemos um plano de incentivo de liderança baseado no cumprimento de metas de desempenho pré-definidas pela companhia. Também instituímos um plano de ações para os nossos líderes com carência de quatro anos.

Seguro

Mantemos apólices de seguro conforme exigido por lei e nos termos de nossos contratos de arrendamento de aeronaves. A nossa cobertura de seguro de responsabilidade em face de terceiros e passageiros é condizente com as normas e padrões gerais do setor aviação civil no Brasil e fazemos seguros contra riscos de perda física e danos. Nós mantemos todas as coberturas de seguro obrigatórias para cada uma de nossas aeronaves e a cobertura de seguro adicional exigida pelos arrendadores, embora a responsabilidade por guerra e atos associados, incluindo terrorismo, é assumida pelo governo brasileiro.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Responsabilidade Ambiental, Social e de Governança

A aviação reúne pessoas, culturas e economias, contribuindo para impulsionar o crescimento econômico e o progresso social. Em maio de 2021, anunciamos nosso compromisso de zerar as emissões de carbono até 2045. Para atingir este objetivo, estamos implementando algumas iniciativas focadas na operação eco-eficiente através da frota mais jovem e mais eficiente no consumo de combustível do país, alinhada com iniciativas de responsabilidade social robustas e com um plano de transformação da frota.

Desde a nossa fundação em 2008, estabelecemos nossa operação cuidando de valores sociais, do desenvolvimento local e da proteção ambiental, com o objetivo de criar relacionamentos sustentáveis de longo prazo com todos os nossos públicos de interesse.

A eficiência das emissões é uma preocupação constante para o nosso setor. De encontro à tal preocupação, os novos modelos de aeronaves e processos operacionais eficazes contribuem para a diminuição no consumo de combustível por passageiro. Nosso plano de transformação de frota, que consiste em substituir aeronaves de antiga geração por aeronaves de nova geração mais eficiente no consumo de combustível, além de ser o principal propulsor de nossos resultados operacionais positivos nos próximos anos, é também a principal fonte de redução de consumo de combustível por passageiro. Paralelamente, nós trabalhamos em outras iniciativas para reduzir nosso consumo de combustível, incluindo a otimização de rotas e melhorias operacionais.

Em agosto de 2021, anunciamos uma parceria estratégica com a Lilium, uma subsidiária integral da Lilium N.V., para construir uma malha exclusiva "eVTOL" no Brasil. Os esforços para implementar operações através do eVTOL, um modelo de avião 100% elétrico com zero emissões de carbono, é parte de nossa estratégia para inovar e manter um modelo de negócios ainda mais sustentável, alinhado com nosso ESG compromissos e as melhores práticas do mercado. Este acordo comercial potencial tem um valor total de até US$ 1 bilhão e inclui uma frota de 220 aeronaves Lilium eVTOL que deverá começar a operar em 2025. Esta aliança estratégica e ordem de aeronaves permanece sujeito à finalização dos termos comerciais pelas partes e à documentação definitiva a eles relacionada.

O ativo mais valioso da Azul é uma equipe de tripulantes comprometida e apaixonada pelo que faz. Nossa missão é que nossos tripulantes tenham o melhor trabalho de suas vidas trabalhando na Azul. Também faz parte da nossa missão oferecer aos clientes o melhor voo de suas vidas, o que só é possível quando eles estão em contato com pessoas que se sentem confiantes e felizes com seu trabalho. Para nós, nossos tripulantes são essenciais para alcançarmos a excelência. Independentemente da posição que ocupamos na Companhia, somos todos Azul: fazemos parte da mesma equipe, e o resultado final do nosso trabalho é um esforço coletivo que envolve o comprometimento de todos nós.

Em 31 de dezembro de 2022, éramos a única companhia aérea em 84% de nossas rotas, somos a companhia aérea líder em 133 cidades brasileiras em termos de decolagens e transportamos

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

aproximadamente 27 milhões de passageiros no ano encerrado em 31 de dezembro de 2022. Movimentávamos a economia local de comunidades menores, localizadas longe de grandes áreas metropolitanas. Além de nossa malha doméstica diversificada, também servimos destinos internacionais selecionados e temos parceria com várias companhias aéreas que conectam nossos clientes a destinos em todo o mundo.

Em 2020, reafirmamos nosso compromisso com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas (ONU) e desenvolvemos uma ação social, não apenas em torno de nossas estações operacionais, mas também em todo o Brasil. Estamos comprometidos com a construção de um futuro promissor, conectando pessoas e mudando vidas através do trabalho de nossa equipe de 4.776 voluntários e investimento social projetos que beneficiaram diretamente mais de 224.235 pessoas.

Desenvolvemos várias ações de ajuda humanitária, como o transporte de profissionais de saúde e cargas relevantes, tais como máscaras, protetores faciais, equipamentos médicos, medicamentos, álcool em gel, infraestrutura para o hospital de campo em Campinas e vacinas, bem como como voos de repatriação para os brasileiros. Em 2022, com a expansão dos conflitos na Ucrânia, lideramos uma iniciativa para levantar fundos para a pessoas da Ucrânia, dando a oportunidade aos clientes que querem doar para esta importante causa, de comprar assentos para voos entre São Paulo-Campinas, Brasil e Ucrânia. Embora os voos não sejam voados, o valor total da compra será doado ao Comitê Internacional da Cruz Vermelha para apoiar seus esforços de ajuda aos milhões de refugiados que deixam a Ucrânia.

Conduzimos nossa governança corporativa com transparência e de acordo com as diretrizes de mercado mais relevantes que atendem aos requisitos da SEC e da CVM. A fim de formalizar nossos compromissos, confiamos em vários documentos corporativos, tais como nossos Estatuto, o Código de Ética, Conduta e nossa Política de Sustentabilidade e durante 2021; implementamos algumas políticas adicionais como Anti-Corrupção, Prevenção do Uso e divulgação de Informações Materiais Não Públicas e Divulgação e Negociação de Títulos.

Em 2022, nossas iniciativas e melhorias de ESG foram reconhecidas pelo mercado através de nossa inclusão, pelo segundo ano consecutivo, no Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3. Ao mesmo tempo, também mantivemos nosso desempenho no CDP como "B", destacando nosso envolvimento com iniciativas ambientais. Nossa inclusão no ISE B3 e nossa pontuação no CDP representam marcos importantes nesse esforço.

Para mais informações sobre nossas iniciativas e resultados ESG, visite www.voeazul.com.br/ri.

Propriedade Intelectual

Marcas

Nós registramos, solicitamos o registro, ou renovamos as nossas licenças para aproximadamente 90 marcas comerciais no INPI (Instituto Nacional de Propriedade Intelectual), incluindo, dentre

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

outras, as marcas “TUDO AZUL”, “AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS”, “AZUL FLEX”, “AZUL PROMO”, “AZUL VIAGENS”, “VOE AZUL”, ”AZUL CARGO EXPRESS”.

Nós operamos produtos de software sob licenças concedidas por nossos fornecedores, incluindo Oracle, Trax, Sabre, Navitaire, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen, SmartKargo, Juniper, Adobe, Service Now, Microsoft e OneTrust. Com base em nossos contratos com a Embraer, ATR e Airbus, nós utilizamos o conhecimento e informações exclusivas dessas empresas para manter as nossas aeronaves.

Patentes

Não possuímos patentes registradas ou concedidas pelo INPI.

Nomes de Domínio

Também registramos alguns domínios no NIC.br, registro de nomes de domínio na Internet do Brasil, incluindo, entre outros, “voeazul.com.br”, “flyazul.com”, “azulcargoexpress.com”, “azulviagens.com.br ”e“ tudoazul.com.”.

Visão Geral da Indústria

As viagens aéreas per capita ainda são relativamente baixas no Brasil apesar do significativo crescimento no mercado da aviação. Em 2021, os voos per capita no Brasil totalizaram 0,5 comparado a 2,8 nos Estados Unidos da América. O Brasil, que é geograficamente similar em tamanho aos Estados Unidos em sua parte continental, é o sétimo maior mercado para passageiros domésticos do mundo. O mercado de viagens aéreas do Brasil continua significativamente pouco penetrado e, de acordo com a ABEAR, em 2019, esperava-se que dobrasse até 2029.

Na medida em que o transporte aéreo se tornou mais acessível, os brasileiros estão alocando uma parcela maior de sua renda disponível para viagens internacionais. O número de embarques com receita doméstica no Brasil cresceu de 47,4 milhões em 2007 para 95,3 milhões em 2019 e totalizou 82,2 milhões em 2022. Em termos de demanda com receita doméstica, o tráfego de passageiros do setor aumentou de 45,7 bilhões RPKs em 2007 para 96,7 bilhões RPKs em 2019 e totalizou em 89,4 bilhões ao final do ano de 2022.

A oferta de assentos por quilômetros (ASK) nesse mesmo período cresceu de 67,5 bilhões ASKs em 2007 para 116,7 bilhões ASKs em 2019, e 112,5 bilhões em 2022. A taxa de ocupação doméstica, calculada como RPKs dividido por ASKs, encerrou em 79,7% em 2022.

A tabela abaixo apresenta os números do tráfego de passageiros do setor doméstico e a capacidade disponível para os períodos indicados:

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

	Em 31 de dezembro de		
	2022	**2021**	**2020**
Assentos-quilômetros oferecidos	122.528	86.604	61.836
Crescimento nos assentos quilômetro oferecidos	29,9%	40,1%	(47,0%)
Passageiros-quilômetro Transportados	89.353	69.661	49.488
Passageiros-quilômetro transportados—Crescimento	28,3%	40,8%	(48,7%)
Taxa de ocupação	79,7%	79,2%	80,0%

Fonte: ANAC, Dados Comparativos Avançados.

b. características do processo de distribuição

Atualmente, vendemos os nossos produtos por meio de seis principais canais de distribuição:(i) nosso website, (ii) nosso aplicativo do celular, (iii) nosso call center, (iv) balcões de aeroporto, (v) lojas independentes *Azul Viagens*, e (vi) terceiros tais como agências de viagem, inclusive através de seus sites na Internet. O nosso canal de distribuição que apresenta os custos mais baixos é representado pelas reservas diretas feitas pela Internet pelos nossos clientes. Pretendemos continuar trabalhando para aumentar o volume de vendas on-line, especialmente através de nosso site e pelo nosso aplicativo de celular, uma vez que tal canal de distribuição é mais eficiente, e envolve menos custos de vendas realizadas através de agências de viagem. Em conjunto com a Navitaire, um prestador de serviços de reserva de viagens e outros serviços auxiliares, nós desenvolvemos uma conexão direta com agências de viagem utilizando portais on-line que evitam a dispendiosa distribuição através de GDSs, resultando em um custo indireto de distribuição consideravelmente menor. Isso permite que as agências de viagem utilizem as mesmas plataformas de programação na Internet com custos baixos quase fixos que não variam em relação às vendas, a fim de desenvolver os seus aplicativos front-end, móveis e de Internet com uma conexão direta com o nosso sistema de reservas. Em relação a vendas feitas através de agentes de viagem, nós pagamos comissões de incentivo para agentes de viagem por metas de vendas atingidas em vez de comissões antecipadas.

Nós mantemos um call center de alta qualidade, dotado somente com o nosso pessoal, e acreditamos que ter um call center de alta qualidade é crucial para a nossa cultura focada no atendimento ao cliente. Cobramos uma taxa para as reservas feitas através de nosso site e *call center* para compensar os seus custos operacionais.

c. características dos mercados de atuação, em especial:

participação em cada um dos mercados

Rotas domésticas

Acreditamos que nossa frota otimizada é particularmente adequada para o mercado brasileiro, nos permitindo atender cidades com diferentes populações, variando desde grandes capitais até cidades menores em todo o Brasil. Dessa forma, acreditamos que combinamos capacidade e demanda com eficiência ao oferecermos mais serviços diretos convenientes e frequentes do que a

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Gol e a Latam, que voam exclusivamente com aeronaves maiores dentro do Brasil e conseguem atender de forma rentável apenas a um subconjunto de cidades devido a restrições de infraestrutura que não afetam algumas de nossas aeronaves. Acreditamos que podemos adaptar a nossa capacidade para atender a demanda através de ajustes na programação de entregas de aeronaves e nos cronogramas de manutenção. Pretendemos continuar crescendo sustentável e lucrativamente acrescentando ainda mais novos destinos domésticos e internacionais, interconectando as cidades que já atendemos e aumentando a frequência nos mercados existentes.

Rotas internacionais

Nossa estratégia de expansão internacional está baseada em conectar nossa forte presença no Brasil por meio de nossos *hubs* em Campinas, Belo Horizonte e Recife com nossos atuais destinos internacionais de longa distância de Fort Lauderdale, Orlando e Lisboa, e destinos selecionados na América do Sul. Além disso, atendemos outros destinos internacionais de acordo com a demanda sazonal.

Para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2022, nossa receita internacional, incluindo a carga, representou 18,4% de nossa receita líquida, em comparação com 11,3% para o ano encerrado em dezembro de 2021.

Acreditamos que nosso principal hub em Campinas, que oferece voos sem escalas para 65 destinos domésticos e é o maior hub doméstico na América do Sul, em termos de destinos servidos, é exclusivamente adequado para servir nossas rotas internacionais, devido a nossa rota doméstica focada tanto em termos de passageiros como de conectividade geral em todo o Brasil. Uma vez em Campinas, nossos passageiros internacionais são capazes de tirar proveito de nossa completa estrutura de rotas domésticas para se conectar a todas as regiões do Brasil. Nos Estados Unidos, nós já servimos Fort Lauderdale, Orlando e Flórida partindo de Viracopos, Belo Horizonte e Recife.

A fim de intensificar nossa conectividade fora do Brasil, celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United e com a TAP, bem como outros nove acordos de *codeshare* e 26 acordos *interline* com diversas empresas aéreas internacionais.

Em março de 2016, estabelecemos uma parceria estratégica com a TAP, apoiando ainda mais nossos planos de expansão global. Como resultado desta parceria estratégica, em junho de 2016, lançamos com sucesso um voo sem escalas (codeshare) entre nossos principais Hubs e os da TAP, Campinas e Lisboa, respectivamente. A partir de 31 de dezembro de 2022, a TAP atendia 80 destinos, incluindo 10 destinos no Brasil e, portanto, foi a companhia aérea europeia número um servindo o Brasil em termos de número de assentos e voos. Nosso voo para Lisboa melhora a conectividade entre o Brasil e a Europa e permite nossos passageiros do corporativo e lazer passageiros aproveitar a malha da TAP para acessar destinos-chave na Europa. Além disso, esperamos continuar levando vantagem de nossa conectividade de malha ao adicionar destinos selecionados na América do Sul para serem servidos por nossas aeronaves *narrow-body.*

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Condições de competição nos mercados

As companhias aéreas no Brasil competem principalmente com base em rotas, tarifas, frequência de voos, capacidade, presença e direitos de operação em aeroportos, confiabilidade dos serviços, reconhecimento da marca, programas de fidelidade e atendimento ao cliente.

Nossas principais concorrentes no Brasil são a Gol e a Latam, companhias aéreas que oferecem um serviço de transporte completo em rotas nacionais e internacionais. Desde 2011, a indústria de companhias aéreas no Brasil tem testemunhado uma significativa consolidação. Em 2012, a Lan Airlines S.A. concluiu a aquisição da TAM S.A. e de sua subsidiária TAM Linhas Aéreas S.A. para formar a Latam. Em 2011, a Gol adquiriu a Webjet, e em 2012 adquirimos a TRIP, consolidando o segmento de baixo custo e capitalizando sinergias financeiras e operacionais em razão da fusão. Em 10 de dezembro de 2018 a Avianca Brasil entrou com um pedido de recuperação judicial e, em maio de 2019, a Avianca Brasil cancelou suas operações. A maioria dos slots da Avianca Brasil foi redistribuída pela ANAC para as companhias aéreas existentes. Enfrentamos concorrência doméstica de outras empresas aéreas domésticas regulares, de companhias aéreas regionais e de companhias aéreas de voos fretados, que possuem principalmente redes regionais.

Viagens aéreas no Brasil se concentram historicamente em um número limitado de hubs localizados nas maiores cidades brasileiras.

Ainda, acreditamos que mercados que possuem um histórico de falta de atendimento, geralmente localizados em aéreas menos populosas do país, não podem ser atendidos de forma rentável por aeronaves maiores das famílias Boeing 737 e Airbus A320, que constituem as frotas principais das nossas maiores concorrentes, e são melhores atendidas pelas aeronaves menores e de custo menor que operamos, como os Embraer E-Jets e ATR.

Com o crescimento do setor de companhias aéreas brasileiras, podemos enfrentar uma maior competição das nossas principais concorrentes e de companhias aéreas de voos fretados, bem como novos participantes no mercado, que reduzem suas tarifas para atrair novos passageiros em alguns de nossos mercados.

As duas maiores companhias aéreas do Brasil em termos de participação RPK (*Revenue Passenger Kilometers* ou Passageiros por quilômetros transportados) são a Gol e a Latam. Tanto a Gol quanto a Latam operam malhas *hub-and-spoke* (distribuição de voos a partir de um *hub*) similares que requerem que os passageiros de muitas de suas rotas se conectem através das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro ou Brasília. Os principais fatores competitivos dessas rotas que são atendidas por mais de uma companhia aérea são: preço das passagens, preço total, disponibilidade de voo, tipo de aeronaves, cortesias para passageiros, número de rotas atendidas a partir de uma cidade, atendimento ao cliente, pontualidade, reputação e registro de segurança, relações de *codeshare,* e programas de milhagem.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

A tabela abaixo demonstra as participações de mercado históricas nas rotas domésticas com relação a passageiros por quilômetros transportados:

	Em 31 de dezembro de		
Participação no Mercado Doméstico – Número de Voos	**2022**	**2021**	**2020**
Latam	36,5%	33,8%	33,7%
Azul	29,3%	33,5%	27,7%
Gol	33,7%	31,8%	38,1%
Avianca Brasil.....	-	-	-
Outras.....	0,4%	0,9%	0,5%

Fonte: ANAC

Em razão do nosso modelo de negócios inovador, que se baseia no estímulo à demanda em mercados pouco atendidos, acreditamos que estamos menos suscetíveis aos efeitos da concorrência tarifária envolvendo nossos principais concorrentes que voam a partir dos aeroportos da cidade de São Paulo. Em 31 de dezembro de 2022, 25% e 15% de nossa malha nacional se sobrepôs à da Gol e da Latam, respectivamente, enquanto as malhas da Gol e da Latam tiveram uma sobreposição de aproximadamente 70% entre si. Em Campinas, nosso principal hub, apenas 5 em 64 destinos domésticos enfrentavam sobreposição direta com a Gol em 31 de dezembro de 2022.

Ao passo que a Gol, a Latam ou qualquer outra companhia aérea possam entrar nos mercados que atualmente atendemos exclusivamente ou nos quais detemos uma grande fatia, acreditamos que a nossa abrangente conectividade nos permite evitar concorrência em vários mercados nos quais atuamos, em especial nossos concorrentes que operam aeronaves de maior porte como a Gol e a Latam, uma vez que é mais difícil atender nossos mercados de maneira rentável com aeronaves maiores.

Antes do início de nossas operações, a Gol e a Latam controlavam mais de 90% do mercado brasileiro de aviação. De 2008 até 2015, esse mercado tem crescido significativamente, em parte em razão de (i) nossa entrada no mercado, que incentivou a demanda, e (ii) crescimento orgânico do mercado, com mais pessoas usando serviços de transporte aéreo. Consequentemente, apesar de a Gol e a Latam terem perdido participação após nossa entrada no mercado, houve aumento do número de passageiros transportados por ambas as companhias após aquela data. Em 31 de dezembro de 2022 tínhamos 29,3% de participação no mercado doméstico em RPK, de acordo com a ANAC.

A tabela abaixo apresenta o número de destinos atendidos nas rotas domésticas das principais companhias aéreas do Brasil nas datas indicadas:

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
Número de Destinos Domésticos Atendidos	**2022**	**2021**	**2020**
Azul	158	121	112
Gol	58	54	55
Latam	53	49	43

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

No mercado doméstico, além de outras companhias aéreas, também temos como concorrentes em outras formas de transporte, principalmente serviços de ônibus interestaduais. Em razão da ausência de transportes ferroviários no Brasil, os serviços de ônibus foram tradicionalmente a opção mais econômica para as viagens de longa distância de grande parte da população brasileira. Nós acreditamos que nosso modelo de negócio de baixo custo nos deu flexibilidade para definir tarifas de forma a estimular a demanda para voos aéreos para passageiros que, no passado, viajavam longas distâncias primariamente de ônibus. Em particular, acreditamos que muitas de nossas tarifas são competitivas com o custo de viagens rodoviárias em muitas de nossas rotas, que se comparam ou são inclusive mais econômicas que as passagens de ônibus para o mesmo destino, ou, ainda as tarifas promocionais para voos determinados durante certos outros períodos ou quando adquiridas antecipadamente, competem diretamente com as tarifas de ônibus interestaduais para essas rotas.

Internacional

Atualmente somos a única companhia aérea no aeroporto de Viracopos que oferece voos sem escala para os Estados Unidos e para a Europa. Enquanto expandimos os nossos serviços internacionais para selecionar destinos internacionais, nós podemos enfrentar concorrência de companhias aéreas brasileiras ou estrangeiras que já estejam estabelecidas no mercado internacional e que participem de alianças estratégicas e acordos de *codeshare*. Além disso, companhias aéreas não-brasileiras podem decidir entrar no mercado ou aumentar os seus itinerários para rotas entre o Brasil e outros destinos internacionais, o que também impulsionaria a concorrência.

Em 2010, a ANAC aprovou regulamentos sobre tarifas internacionais para voos partindo do Brasil para os Estados Unidos e Europa, que gradualmente removem as tarifas mínimas anteriores. Em 2010, a ANAC aprovou a continuidade de acordos bilaterais prevendo políticas de céu aberto (*open skies*) com outros países sul-americanos, bem como uma nova política céu aberto com os Estados Unidos. A política de céu aberto com os Estados Unidos foi aprovada pelo Congresso Nacional Brasileiro em março de 2018. Em março de 2011, o Brasil também assinou um acordo de céu aberto com a Europa, mas ainda carece aprovações do poder executivo a fim de serem ratificadas pelo Congresso Nacional Brasileiro. Esses novos regulamentos devem aumentar o número de passageiros na América do Sul e podem permitir a expansão de nossos serviços internacionais.

d. Eventual sazonalidade

A receita líquida da Companhia advém do volume de transporte aéreo de passageiros, e de carga ou malas postais realizadas, que está sujeito a variações de acordo com o período do ano e, consequentemente, seu fluxo e intensidade. Historicamente, a demanda se dá em menor intensidade no segundo trimestre de cada ano. Geralmente esperamos que a demanda seja maior no primeiro, terceiro e quarto trimestres de cada ano em comparação com o segundo trimestre. Esse aumento da demanda ocorre devido ao aumento das viagens de negócios durante o segundo semestre do ano, além do Natal, Carnaval e férias escolares durante o verão

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

no Brasil. Embora as viagens de negócios possam ser cíclicas, dependendo do estado geral da economia, elas tendem a ser menos sazonais do que as viagens de lazer, que têm seu pico durante a temporada de férias e em torno de alguns feriados no Brasil.

A tabela abaixo mostra nossa tarifa média em reais para os períodos indicados, refletindo nossa receita total de passageiros dividida por segmentos de voos de passageiros para tais períodos:

	Tarifa Média (R$)			
Em 31 de dezembro de	**Primeiro Trimestre**	**Segundo Trimestre**	**Terceiro Trimestre**	**Quarto Trimestre**
2020	403,3	329,0	262,4	307,0
2021	304,3	316,0	374,0	474,4
2022	449,1	518,8	558,3	588,7

e. principais insumos e matérias primas, informando:

i. descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e respectiva legislação aplicável.

Frota

Em 31 de dezembro de 2022, a Azul tinha uma frota operacional de 177 aeronaves e uma frota contratual de 194 aeronaves, com uma idade média de 7,1 anos, excluindo aeronaves Cessna. No final do 4T22, as 17 aeronaves não incluídas em nossa frota operacional consistiam em 4 ATRs sublocados à TAP, 3 Embraer E1s sublocados à Breeze, 3 Embraer E1s e 3 Airbus A330ceo no processo de saída da frota, e 1 Airbus A320neo, 2 Cessna e 1 Embraer E2 no processo de entrada na frota.

Acreditamos que operar uma frota mais nova proporciona uma maior confiabilidade, uma maior eficiência em termos de uso de combustível e menores custos de manutenção. Os nossos Embraer E-Jets comportam até 118 passageiros, os A320neos possuem capacidade para 174 passageiros, a nossa aeronave ATR comporta 70 passageiros, e os recentemente adquiridos Cessna Caravan acomodam 9 passageiros. Em comparação, as aeronaves utilizadas por nossos dois principais concorrentes no Brasil têm entre 144 e 220 assentos. Em 31 de dezembro de 2022, o custo médio da viagem de nossa frota foi de R$48.656.

Além de alavancar a força de nossa malha nacional e maximizar o crescimento potencial de nosso programa de fidelidade e operações de carga, adicionamos aeronaves de última geração Airbus A320neo à nossa frota a partir de dezembro de 2016, com menores custos de assento e de viagem para proporcionar conforto em viagens de longa distância e atendimento em horário de pico. Por exemplo, em voos de longa duração tais como um voo entre Viracopos e Salvador, o custo de viagem de uma aeronave Airbus A320neo é apenas 5% maior do que o custo de

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

viagem de um E-195. Como a aeronave de ponta Airbus A320neo tem 56 assentos a mais do que o E-195, o seu CASK (custo operacional de assento disponível por quilômetro) é 29% menor. Em virtude disso, ao adicionar uma aeronave de última geração à nossa frota, esperamos manter os melhores custos de viagens do mercado e reduzir o nosso CASK, tanto em termos absolutos quanto em relação a nossos principais concorrentes.

As tabelas a seguir apresentam a composição de (i) nossa frota contratual, composta de aeronaves que são de nossa propriedade ou arrendadas contratualmente e inclui 6 aeronaves subarrendadas para a TAP, sete aeronaves em processo de saída de nossa frota, e três aeronaves em processo de entrada em serviço e (ii) nossa frota operacional, composta de aeronaves operadas por nós, incluindo aeronaves de substituição, pelos períodos indicados.

		Em 31 de dezembro de		
Total da Frota Contratual	**Número de assentos**	**2022**	**2021**	**2020**
Aeronave Embraer				
E-190/195	106 - 118	55	57	67
E-195-E2	136	14	9	9
ATR aircraft				
ATR 72	68-70	44	42	39
Aeronave Airbus				
Airbus narrowbody	174-214	52	49	45
Airbus widebody	242-298	16	14	13
Cessna Caravan	9	27	17	17
Boeing 737 (Cargueiro)	-	2	2	2
Total da Frota Contratual	-	210	190	192

		Em 31 de dezembro de		
Total da Frota Operacional	**Número de assentos**	**2022**	**2021**	**2020**
Aeronave Embraer				
E-190/195	106 - 118	43	47	53
E-195-E2	136	14	9	7
ATR aircraft				
ATR 72	68-70	40	33	33
Aeronave Airbus				
Airbus narrowbody	174-214	52	47	45
Airbus widebody	242-298	12	11	11
Cessna Caravan	9	19	17	17
Boeing 737 (Cargueiro)	-	2	2	2
Total da Frota Operacional	-	182	166	168

Das 210 aeronaves que compunham a nossa frota contratual em 31 de dezembro de 2022, 40 eram detidas através de arrendamentos financeiros ou financiamentos de dívida e 170 foram financiadas através de arrendamentos operacionais de até 12 anos. Nossas aeronaves sob arrendamento financeiro foram financiadas através de linhas de crédito concedidas por diferentes credores, sendo que 3,8% desse financiamento foram denominados em reais e 96,2% em dólares norte-americanos em 31 de dezembro de 2022.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Embraer

Fomos a primeira e somos a única companhia aérea do Brasil a operar Embraer E-Jets. Acreditamos que o sucesso de nosso lançamento dos Embraer E-Jets no mercado brasileiro deveu-se parcialmente à experiência significativa de nossa equipe de alta administração, que recebeu treinamento sobre a operação e manutenção da aeronave E-Jet nos Estados Unidos. Acreditamos que essa experiência nos dê uma vantagem significativa sobre qualquer concorrente que possa tentar reproduzir o nosso modelo. Além disso, a nossa decisão de comprar aeronaves produzidas pela Embraer, fabricadas no Brasil nos permitiu ter acesso a financiamento local competitivo do BNDES – o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social do Brasil, a taxas abaixo da taxa de depósito overnight CDI.

Nós temos uma parceria sólida com a Embraer, sediada em São José dos Campos, a aproximadamente 100 km de nossa sede em Barueri, São Paulo, e a aproximadamente 150 km de nossa instalação principal no aeroporto de Viracopos. Os nossos Embraer E-Jets tem um layout de cabine de dois por dois sem assentos no meio, e os nossos aviões são configurados para oferecer assentos padrão com 31 polegadas de espaço para as pernas ou assentos premium chamados “Espaço Azul” com um espaço de 34 polegadas para as pernas. Os nossos assentos localizados nas portas de saída sobre as asas (quatro por aeronave) oferecem um amplo espaço de 39 polegadas para as pernas. Os Embraer E-Jets são eficientes em termos de gasto de combustível, com uma média de consumo de combustível aproximadamente 20% menor do que o da série Boeing 737, de acordo com a Embraer, e, assim, proporcionam custos de viagem significativamente mais baixos do que as aeronaves estreitas de maior porte. Os Embraer E-Jets possuem tecnologia FBW (fly-by-wire ou sistema de controle por cabo elétrico) de ponta, o que aumenta a segurança operacional ao mesmo tempo que reduz a carga de trabalho do piloto e o consumo de combustível.

Os E2s, comparados à atual geração de Embraer E-Jets, têm 18 assentos adicionais, acomodando até 136 passageiros e oferecendo um custo por assento 26% menor e um custo por viagem 14% menor quando comparados com os aviões da atual geração. Além disso, fomos o operador de lançamento dos E-195 E2s.

Além disso, somos os pioneiros no lançamento Embraer da próxima geração de aeronaves E-195 E2. Como parte da transformação de nossa frota, esperamos substituir toda nossa frota Embraer E190/E195 por aeronaves E-195 E2 de última geração nos próximos anos, contribuindo para uma redução significativa no custo operacional.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Aeronaves Turboélice

Nós somos uma das maiores operadoras de ATR do mundo de acordo com a ATR. A ATR é a maior fabricante mundial de aviões turbopropulsores de até 70 assentos, que proporcionam custos operacionais significativamente mais baixos do que os jatos, com uma média de consumo de combustível aproximadamente 50% a 65% menor do que o de um jato de porte similar. O ATR 72-600 é o mais novo membro da família ATR, e é conhecido por sua alta eficiência, confiabilidade de expedição e baixo consumo de combustível. Ele tem um cockpit de vidro e um novo sistema de comunicações e gerenciamento de voo. Assim como os Embraer E-Jets, o ATR tem um layout de dois por dois sem assento no meio, e os nossos aviões são projetados com 30 polegadas de espaço para as pernas, espaço esse que é comparável ao de nossos E-Jets. Nós começamos a operar o ATR em março de 2011 para dois fins estratégicos: atender a rotas diretas de curta distância entre cidades pequenas onde o jato seria menos rentável; bem como alimentar o tráfego de clientes de mercados secundários de nossa malha existente.

Em 31 de dezembro de 2022, tínhamos 37 ATRs em nossa frota operacional.

Airbus – Aeronaves Widebody

Começamos a operar o Airbus A330-200 em configuração de até 271 assentos em dezembro de 2014 e atualmente atendemos Fort Lauderdale, Orlando, Lisboa e Porto com essa aeronave. De acordo com a Airbus, o A330 é mais econômico do que as aeronaves concorrentes e atende a padrões ambientais mais elevados, além de proporcionar um maior conforto aos passageiros. Adicionalmente, temos duas aeronaves A330-900neo, configuradas com 298 assentos na versão de alta densidade. Ao todo, são 34 assentos na Business, 108 na Economy Extra e 156 na Economy. Ainda, o A330-900neo é o mais eficiente da categoria, pois está projetado para consumir até 14% menos combustível por assento do que o atual modelo.

Airbus – Aeronaves Narrowbody

O Airbus A320neo substitui a família A320, possuindo uma nova geração de motor e outros aperfeiçoamentos tais como refinamentos aerodinâmicos, grandes winglets curvos (sharklets), economia de peso e uma cabine moderna que acomoda até 174 passageiros com espaços maiores para bagagem e um sistema melhorado de purificação do ar.

Os nossos Airbus 320neos virão com motores CFM International LEAP-1A e deverão ter 14% a menos de consumo de combustível e menos ruído quando comparados aos da série A320, bem como um aumento de alcance de aproximadamente 500 milhas náuticas.

Em resposta aos acontecimentos relacionados com a disseminação do COVID-19 no Brasil, a Companhia implementou medidas para mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez. Com isso, a administração da Companhia desenvolveu um Plano de Retomada, que conta com o apoio dos fabricantes de aeronaves.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Em 13 de maio de 2020, a Companhia anunciou o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s e 36 aeronaves Airbus e 8 ATR previstas entre 2020 e 2023 para serem entregues a partir de 2024.

Combustível

O combustível é uma de nossas maiores despesas operacionais, sendo responsável por 45,2% dos nossos custos e serviços prestados no exercício social findo em 31 de dezembro de 2022.O preço do combustível para aeronaves é composto de um componente variável e outro fixo. O componente variável é determinado pelo produtor e reflete variações internacionais de preço do petróleo e a taxa cambial real/dólar norte-americano. Esse componente variável é ajustado mensalmente no mercado brasileiro, ao passo que na América do Norte e na Europa o ajuste é diário. O componente fixo é a margem de lucro bruto cobrada pelo fornecedor e representa normalmente um custo fixo por litro durante a vigência do contrato.

Nós compramos combustível de um número de distribuidores no Brasil, principalmente da Raízen Combustíveis Ltda., Air BP Brasil Ltda. and Vibra Energia (ex- BR Distribuidora).Todas elas empresas autorizadas pela Agência Nacional do Petróleo ou ANP para comercializar produtos derivados do petróleo para a aviação em todo o Brasil, com as quais nós mantemos contratos exclusivamente para a compra de toda a nossa demanda de combustíveis para aviões em certos locais especificados em contratos.

Nossos contratos com a Air BP Brasil Ltda. e a Raízen Combustíveis Ltda. estão em vigor até dezembro de 2027. Nosso contrato com a Vibra Energia está em vigor até 2025, sujeito a determinadas condições e aprovações corporativas. Para nossos voos internacionais que partem de fora do Brasil, nós compramos combustível de fornecedores locais.

Os preços internacionais do petróleo, denominados em dólares norte-americanos, são voláteis e não podem ser previstos com qualquer grau de certeza, pois estão sujeitos a muitos fatores globais e geopolíticos. As empresas aéreas frequentemente usam contratos futuros de petróleo WTI ou óleo para aquecimento para proteger sua exposição aos preços de combustível de aviação. A fim de nos proteger contra a volatilidade dos preços do petróleo, firmamos contratos futuros de derivativos no passado e podemos proceder desse modo de tempos em tempos. Nós também temos a possibilidade de negociar produtos de *hedging* customizados com distribuidores de combustível com a finalidade de bloquear o custo do combustível de aeronave que consumiremos no futuro e nos proteger contra qualquer risco de taxa de câmbio.

Ademais, com base na vasta experiência de nossa equipe operacional com aeronaves E-Jet, desenvolvemos um programa de economia de combustível que abrange iniciativas como a redução no tempo de taxiamento usando somente um motor e gerenciamento de distribuição balanceada de carga, ângulo de subida e velocidade de cruzeiro para otimizar o uso do combustível. A tabela abaixo contém um resumo de nosso consumo de combustível e de nossos custos de combustível nos períodos indicados.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2022	2021	2020
Litros consumidos (em milhares)	1.206,925	979.762	650.536
Combustível da Aeronave (R$ em milhares)	6.561,288	3.257.223	1.508.750
Preço médio por litro (R$)	5,44	3,32	2,32
Aumento (redução) percentual no preço por litro	63,52%	43,34%	-9,5%
Percentual de custos de serviços prestados e despesas operacionais	45,2%	32,8%	21,12%

Aeroportos

A maioria dos aeroportos públicos do Brasil é atualmente administrada pela INFRAERO, operadora aeroportuária pertencente ao Governo Federal. O setor de transporte aéreo cresceu significativamente nos últimos anos no Brasil e, consequentemente, alguns aeroportos enfrentam importante limitação de capacidade. As companhias aéreas e os prestadores de serviços podem locar áreas dentro de aeroportos federais, estaduais ou municipais, tais como hangares e balcões de check-in, sujeito a concessões ou autorizações concedidas pela autoridade que opera o aeroporto – que pode ser a INFRAERO, o estado, o município ou uma concessionária particular, conforme o caso. Não são necessárias licitações públicas para a locação de espaços terminais de carga ou hangares. Em outros casos, o uso pode ser concedido por simples autorização ou permissão emitida pela autoridade que opera o aeroporto. No caso de aeroportos operados por empresas privadas, o uso de áreas de concessão está sujeito a um acordo comercial entre a companhia aérea e a operadora do aeroporto.

Nós possuímos concessões renováveis com vigências variando de um a cinco anos outorgadas pela INFRAERO e outras autoridades concedentes para o uso e operação de todas as nossas instalações em cada um dos principais aeroportos nos quais atuamos.

A respeito de nossas instalações internacionais, nós firmamos contratos de locação ou outros contratos de ocupação diretamente com a autoridade aeroportuária local competente com vigências que variam de acordo com a prática prevalecente em cada aeroporto. É comum, no setor aéreo, firmar contratos que se renovam automaticamente. Os contratos referentes às nossas instalações de balcão de passagens para atendimento a clientes, espaço em portões, área de suporte de operações e escritórios de serviços de bagagem são normalmente por períodos que variam de menos de um ano a cinco anos. Esses contratos podem conter cláusulas de ajustes periódicos de aluguel, taxas de aterrissagem e outras taxas aplicáveis com base no tipo de locação e na extensão do tempo de concessão. Com base nesses contratos, somos responsáveis pela manutenção, seguro, instalações e certos serviços e outras despesas relacionadas a instalações.

Em 2011, o governo brasileiro começou a conduzir licitações públicas para concessões de operação de alguns aeroportos no Brasil. Entre 2011 e 2019, 22 aeroportos foram privatizados após concessões, incluindo aeroportos onde estão localizados nossos três hubs, Viracopos, Confins e Recife. As concessões para esses aeroportos têm prazos entre 20 e 30 anos.

Após a concessão para a operação do aeroporto de Viracopos, onde está localizado o nosso

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

maior *hub*, em fevereiro de 2012, uma série de novos investimentos para o aeroporto de Viracopos foi feita pela Aeroportos Brasil, um consórcio privado que ganhou a licitação para operar o aeroporto de Viracopos. Em abril de 2016, a Aeroportos Brasil transferiu todas as operações para um novo terminal de passageiros, que é aproximadamente seis vezes maior do que o antigo terminal. O total de investimentos no aeroporto de Viracopos foi de aproximadamente R$3 bilhões entre 2012 e 2016.

Como resultado da transferência de nossas operações para o novo terminal de passageiros no aeroporto de Viracopos, nós assinamos um "Contrato de Incentivo de Transferência de Terminal" com a Aeroportos Brasil, que estabeleceu um cronograma detalhado para a construção deste novo terminal, e nos deu determinados direitos de impor penas no caso de não cumprimento deste cronograma. Tendo em vista que a Aeroportos Brasil não cumpriu com certas obrigações contratuais, nós retivemos 40% das tarifas de pouso do aeroporto desde fevereiro de 2017 até maio de 2018. Em razão desta retenção, a Aeroportos Brasil entrou com uma ação contra nós, a qual foi liquidada em maio de 2018 e, consequentemente, a retenção das tarifas de pouso foi resolvida. Nos termos do acordo, nós concordamos em seguir com a construção de algumas partes da construção de um novo terminal no aeroporto de Viracopos, usando as tarifas de pouso de aeroporto retidas da Aeroportos Brasil.

Ainda, a Aeroportos Brasil, que detém uma concessão para a operação do aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de recuperação judicial em 2018, pois não cumpriu sua intenção de renunciar a obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal, além de outras obrigações previstas no contrato de concessão. Em 17 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de recuperação judicial da Aeroportos Brasil, que, dentre outras medidas, consiste em devolver à ANAC a concessão da operação do aeroporto de Viracopos para iniciar um novo processo de licitação da concessão a um novo operador. De acordo com o artigo 13 e de acordo com a Lei 13.448, iniciar o processo de nova licitação para concessão a uma nova operadora. A ANAC irá (i) suspender os procedimentos de caducidade de concessão; (ii) alterar o contrato de concessão celebrado com a Aeroportos Brasil para determinar o convênios e serviços mínimos a serem prestados durante o novo processo licitatório; (iii) emitir estudo de viabilidade técnica e econômica, licitação regras e um novo contrato de concessão. Concluído o processo, a operação do aeroporto de Viracopos deverá ser transferida para uma nova operadora (caso a nova licitação seja bem-sucedida) ou devolvida ao governo.

O nosso segundo maior *hub* é o aeroporto de Confins, o principal aeroporto de Belo Horizonte, o qual foi concedido para operadores privados em 2013. Em 2016, com a concessão concluída, os planos de construção de um novo terminal de passageiros, aumentando a capacidade do aeroporto de Confins para 22 milhões de passageiros por ano. Nós somos a principal companhia aérea do aeroporto de Confins, com uma fatia de aproximadamente 70% do total de decolagens para 46 destinos em 110 voos domésticos em 31 de dezembro de 2022.

Em julho de 2014, a ANAC emitiu uma resolução estabelecendo novos procedimentos para alocar slots em aeroportos que funcionem com restrição de slots. Através dessa alocação, recebemos 26 novos slots no aeroporto de Congonhas. Em novembro de 2014, começamos a operar 13 voos diários do aeroporto de Congonhas para alguns de nossos mercados mais rentáveis, incluindo Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, alavancando a conectividade que temos nessas cidades e expandindo os nossos voos disponíveis para passageiros de São Paulo.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Em agosto de 2019, a ANAC anunciou uma distribuição temporária de 41 slots no aeroporto de Congonhas anteriormente operados pela Avianca Brasil, dos quais 15 slots foram alocados para nós. Em 2022, a Azul obteve um importante avanço em sua presença em Congonhas. Com as novas regras de distribuição de slots definidas na Resolução nº 682/2022 e o aumento da capacidade nas operações de Congonhas, a Azul aumentou seu número de slots nesse aeroporto de 26 para 84. Como resultado, a Azul oferecerá mais voos regulares de Congonhas para destinos importantes como Brasília, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Recife e Rio de Janeiro a partir de 26 de março de 2023.

Nós construímos um hub regional em Recife para aumentar a conectividade de voos dentro da região nordeste do Brasil. Recife tem o maior PIB da região nordeste, de acordo com o IBGE, e é o nosso hub latino-americano mais próximo para voos sem escalas para a Europa e para os Estados Unidos. A nossa instalação regional de Recife atende 43 destinos. Tivemos uma participação de 70,0% das 68 decolagens domésticas diárias do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2022. A nossa malha diversificada nos permite conectar não somente as nossas principais bases, mas também destinos estratégicos em todo o Brasil, localizados tal como, São Paulo (aeroportos de Guarulhos e Congonhas), Rio de Janeiro (aeroportos Santos Dumont e Galeão), Porto Alegre, Cuiabá e Manaus.

Outras Instalações e Propriedades

Nossa sede comercial e sede social estão localizadas na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, onde alugamos 8.213,95 metros quadrados com base em três contratos de locação que expiram em dezembro de 2025. Também firmamos um contrato de locação para o armazém e complexo de escritórios em Fort Lauderdale, Estados Unidos.

Também alugamos quatro hangares, totalizando 29.560,64 metros quadrados para nosso centro de manutenção de capacidade total em Belo Horizonte, com vencimentos de 2023 a 2035. Também alugamos um hangar em Manaus, totalizando 3.133,20 metros quadrados, e um em Cuiabá, totalizando 2.535,71 metros quadrados, para manutenção de linha de E-Jets e ATR, com contratos de aluguel que vencem em 2024 e por período indeterminado, respectivamente. Também alugamos um hangar em Campinas, totalizando 92.219,86 metros quadrados, com o aluguel vencendo em 2042. Nossa unidade de treinamento para formação de pilotos e tripulantes de cabine, a UniAzul, localizada no aeroporto de Viracopos, tem 14.576 metros quadrados e está sob um contrato de arrendamento que expira em 2027. A UniAzul está localizada a menos de um quilômetro de distância do aeroporto de Viracopos, nosso principal hub.

Essa instalação oferece serviços de treinamento tanto para nossos próprios tripulantes, incluindo pilotos, quanto para terceiros em uma base comercial. Na UniAzul, treinamos todos os nossos tripulantes, incluindo pilotos, comissários de bordo e técnicos de manutenção. Como parte de nosso extenso programa de treinamento na UniAzul, operamos dois simuladores de voo de E-Jet, um simulador de voo de ATR e um simulador de voo de A320, todos com capacidade total de voo, uma tecnologia que acreditamos que nenhum de nossos principais concorrentes possui. Também fornecemos treinamento e concedemos acesso aos nossos simuladores de voo no local a terceiros, incluindo a TAP, a Embraer e a Força Aérea Brasileira. Temos planos de expandir os programas de treinamento oferecidos na UniAzul por meio de parcerias com escolas técnicas e universidades.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Também alugamos um armazém e um complexo de escritórios de 9.600 metros quadrados, localizado em Fort Lauderdale, na área do aeroporto, sob um contrato de aluguel que expirou em 2022 e um novo contrato está em negociação.

ii. eventual dependência de poucos fornecedores

A General Electric é a única fabricante e fornecedora dos motores de nossos Embraer E-Jets de primeira geração e, em conjunto com a Safran por meio da CFM International, dos motores de nossas aeronaves da família Airbus A320neo, a Pratt & Whitney é a única fabricante e fornecedora dos motores de nossas aeronaves ATR e das nossas aeronaves Embraer E2s, e a Rolls Royce é a única fabricante dos motores dos nossos Airbus A330 e A330neo. Como os pagamentos dos motores e peças são realizadas em dólares americanos, os pagamentos estão sujeitos a flutuações nas taxas de câmbio e podem resultar em incorrer despesas adicionais no caso de apreciação do dólar americano. Também terceirizamos a manutenção de motores da nossa frota de Embraer E-Jet de primeira geração e Airbus A320neo para a General Electric, para nossa frota de ATR e de Embraer E2s para a Pratt & Whitney, e manutenção da frota dos Airbus A330 e A330neo para a Rolls Royce. Caso a General Electric, Rolls Royce ou a Pratt & Whitney não sejam capazes de cumprir suas obrigações contratuais ou caso não sejamos capazes de adquirir turbinas de outros fornecedores em termos aceitáveis, poderemos perder os benefícios decorrentes de nossos contratos vigentes com a General Electric, Pratt & Whitney, e Rolls Royce, incorrer em custos substanciais de transição desses fornecedores ou sofrer com a suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves devido à necessidade de manutenção não programada ou não planejada enquanto essas obrigações contratuais não estiverem sendo cumpridas.

iii. eventual volatilidade em seus preços

Custo com combustível é a nossa maior despesa operacional. Acreditamos que nossa frota de aeronaves menores, com consumo de combustível mais baixo, representa uma significativa vantagem de custo em nossos mercados. Combustível representou 45,2% dos nossos custos no exercício social findo em 31 de dezembro de 2022.

O gráfico presente na seção “Combustível” deste item resume nosso consumo de combustível e custos relativos a combustível nos períodos indicados.

Nossa análise de sensibilidade mede o impacto de risco no preço do combustível no resultado das nossas operações levando em consideração dois cenários: (i) o cenário adverso, o qual assume que o preço do combustível seria agravado por 25%, e (ii) o cenário remoto, o qual assume que o preço do combustível seria agravado por 50%, conforme abaixo:

			2021		2020	
Fator de Risco	**Instrumento Financeiro**	**Risco**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**
			(em milhares de reais)			
Combustível de Aeronave	Custo por litro	HOA	(148,534)	(287,779)	(45.667)	(98.454)

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

A tabela a seguir demonstra a análise de sensibilidade em dólares americanos da flutuação de preço do QAV litro:

Fator de Risco	Instrumento Financeiro	Risco	2022	
			Cenário Adverso	Cenário Remoto
			(em milhares de reais)	
Combustível de Aeronave	Custo por litro	QAV	(1,640,322)	(3,280,644)

1.5 Principais clientes

a. montante total de receitas provenientes do cliente

Não existe nenhum cliente responsável por mais de 10% da nossa receita líquida total no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022.

b. segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

Não existe nenhum cliente responsável por mais de 10% da nossa receita líquida total no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

(a) necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades e histórico de relações com a administração pública para obtenção de tais autorizações

A prestação de serviços de transporte aéreo é considerada um serviço de interesse público e está sujeita a diversas normas legais e regulamentares, a saber, a Constituição Federal, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a qual dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica ("CBA"), além de outros normativos emitidos pelos seguintes órgãos reguladores, que fazem parte da estrutura governamental brasileira:

Secretaria Nacional de Aviação Civil ("SAC"): A Secretaria Nacional de Aviação Civil é um órgão do Ministério de Portos e Aeroportos, cuja competência está prevista no artigo 13 do Decreto n° 11.354, de 01 de janeiro de 2023. À Secretaria Nacional de Aviação Civil compete, entre outros: (i) assessorar o Ministro de Estado na coordenação e na supervisão dos órgãos e das entidades do sistema de aviação civil, incluindo a INFRAERO e a ANAC; (ii) propor, implementar, monitorar e avaliar a política nacional de transportes, no âmbito do setor de aviação civil, e as ações governamentais a ela relacionadas e, no que couber, com o Ministério da Defesa; (iii) formular e implementar o planejamento estratégico e os planos de investimento do Ministério de Portos e Aeroportos relativos ao setor de aviação civil; (iv) acompanhar e monitorar a aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil para investimentos em infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; (v) coordenar, acompanhar e propor diretrizes relativas aos assuntos do setor de aviação civil que necessitem de posicionamento do Governo brasileiro perante os organismos internacionais e em convenções, acordos, tratados e atos internacionais de que o País seja parte, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades governamentais; (vi) assistir tecnicamente o Ministro de Estado nas matérias pertinentes aos programas e às iniciativas relativos ao setor de aviação civil; (vii) propor, coordenar e acompanhar políticas e diretrizes para gestão, regulação, segurança, desenvolvimento sustentável e prestação adequada dos serviços e das infraestruturas da aviação civil; (viii) propor atualizações e orientar a implementação de planos, programas e ações destinados ao desenvolvimento do Sistema Nacional de Viação, relativo ao setor de aviação civil; (ix) propor ao Ministro de Estado: a) a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários às infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; b) a celebração de instrumentos de cooperação técnica, administrativa e de investimentos que envolvam o setor de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; c) as diretrizes para as outorgas no setor aeroportuário e os planos de outorga específicos para a exploração de aeródromos; d) a anuência prévia para concessão dos aeródromos delegados; e) os planos de zoneamento civil-militar dos aeródromos de uso compartilhado, em conjunto com o Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; (x) propor, apoiar e acompanhar as parcerias com a iniciativa privada relativas às infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; e (xi) propor, coordenar e acompanhar a execução de políticas e de projetos de pesquisa, formação e capacitação de recursos humanos para a aviação civil.

ANAC: criada pela Lei n° 11.182/05 e vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, é responsável por regular os serviços aéreos (incluindo empresas de transporte aéreo regular) em todos os assuntos, tais como: (i) fiscalização, apoio, orientação; (ii) autorização das operações de voo regular, levando em conta questões concorrenciais e relativas à proteção dos direitos do consumidor; (iii) representar o governo brasileiro diante de organizações internacionais de aviação civil e diante de órgãos congêneres de outros países; (iv) garantir que os serviços de transporte aéreo sejam fornecidos sob os princípios da livre concorrência; (v) exigir certificação do operador aéreo como condição para exploração dos serviços aéreos, quando necessário; (vi) estabelecer regras de segurança para fabricação e manutenção de aeronaves, para operação de aeronaves e para a construção e operação de aeroportos, incluindo os relacionados com o transporte de cargas perigosas; (vii) regulamentar, autorizar e fiscalizar os serviços aéreos no Brasil; (viii) gerenciar o Registro Aeronáutico Brasileiro ("RAB"); e (ix) mediar, na esfera administrativa, os conflitos de interesse entre os serviços aéreos e aeroportuários e fornecedores de infraestrutura; e

Departamento de Controle do Espaço Aéreo ("DECEA"): responsável pelo planejamento, administração e controle das atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, gerenciamento do tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e tecnologias associadas, incluindo a aprovação e supervisão da instalação de equipamentos, bem como navegação, meteorologia e sistemas de radar. O DECEA também controla e supervisiona o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e se reporta diretamente ao Comandante da Aeronáutica, que por sua vez responde ao Ministro da Defesa, que atua em articulação com a SAC.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

Nossa atuação submete-se, ainda, a políticas governamentais e normas operacionais emitidas, respectivamente, por:

Conselho de Aviação Civil ("CONAC"): criado pelo Decreto n° 3.564/00, o CONAC é um órgão de assessoramento do Presidente da República composto pelo Ministro da Defesa, Ministro das Relações Exteriores, Ministro da Fazenda, Ministro do Turismo, Ministro Chefe da Casa Civil, Ministro da Justiça e Segurança Pública, o Comandante da Aeronáutica e o Ministro de Portos e Aeroportos, sendo que este último atua como presidente do CONAC. O órgão é competente para estabelecer as diretrizes para a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil; aprovar as diretrizes de suplementação de recursos para linhas aéreas e aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; aprovar o plano geral de outorgas de linhas aéreas; estabelecer as diretrizes para a aplicabilidade do instituto da concessão ou permissão na exploração comercial de linhas aéreas; entre outros;

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária ("INFRAERO"): criada por meio da Lei n° 5.862/72, a INFRAERO tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; e

Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias ("CONAERO"), criada pelo Decreto nº 7.554/2011 e reformulada pelo Decreto nº 10.703/2021, tem como objetivo promover a coordenação do exercício das competências dos órgãos e entidades nos aeroportos. Este órgão é composto por representantes dos seguintes órgãos e entidades: (i) Ministério de Portos e Aeroportos, por meio de sua Secretaria-Executiva, que a preside; (ii) Casa Civil da Presidência da República; (iii) Ministério da Justiça e Segurança Pública, por meio da Polícia Federal; (iv) Ministério da Defesa, por meio do DECEA; (v) Ministério da Fazenda, por meio da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil; (vi) Ministério da Agricultura e Pecuária, por meio da Secretaria de Defesa Agropecuária; (vii) Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; e (viii) ANAC.

O Brasil assinou e ratificou a Convenção de Chicago de 1944, a Convenção de Genebra de 1948, a Convenção de Montreal de 1999, e a Convenção da Cidade do Cabo de 2001, as principais convenções internacionais relacionadas às atividades mundiais de transporte aéreo comercial.

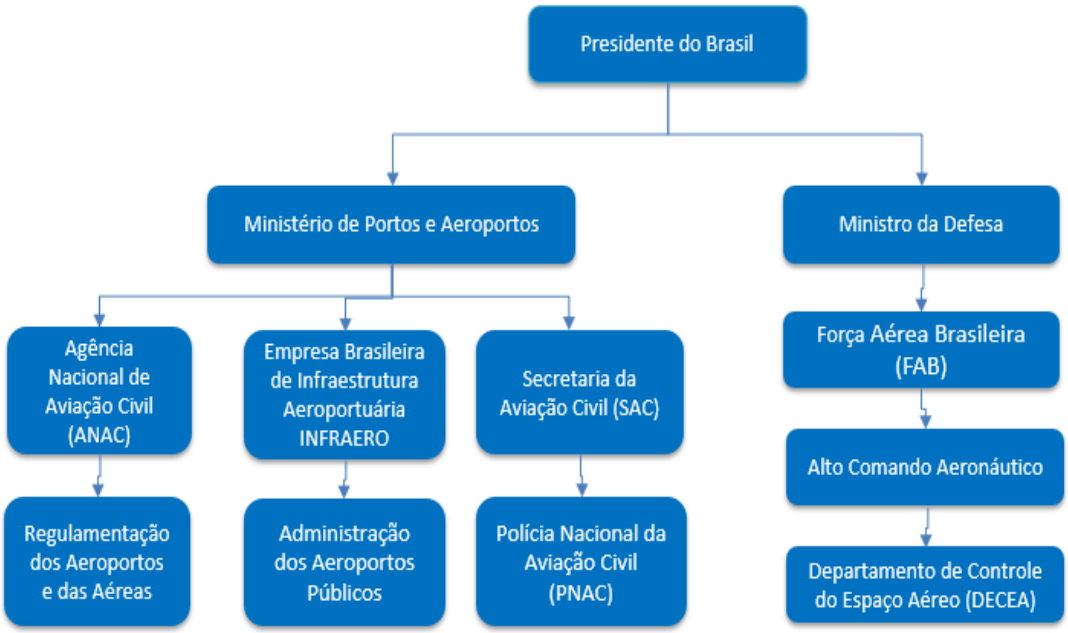
A Política Nacional de Aviação Civil ("PNAC"), adotada em 2009 por meio do Decreto Federal nº 6.780, estabelece as principais diretrizes e políticas governamentais aplicáveis ao sistema brasileiro de aviação civil.

A PNAC encoraja a todos os órgãos regulatórios a emitir regulamentos sobre itens estratégicos como segurança, concorrência, meio ambiente e questões com consumidores, e a fiscalizar, analisar e avaliar as atividades de todas as empresas em operação.

Órgãos regulatórios

O seguinte quadro ilustra os principais órgãos regulatórios, suas responsabilidades e para quem se reportam dentro da estrutura governamental brasileira:

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal



Infraestrutura aeroportuária

Atualmente, o Brasil possui mais de 3.300 aeródromos públicos e privados. As empresas aéreas que operam voos regulares usam principalmente infraestrutura aeroportuária pública, com aproximadamente 98% do tráfego total de passageiros, que passa por uma malha composta de 65 aeroportos. A INFRAERO é responsável direta ou indiretamente pelas questões operacionais de 26 desses aeroportos.

Uma quantidade menor de aeroportos regionais no Brasil está sob controle dos governos estaduais ou municipais e são administrados por órgãos governamentais locais ou operadores privados. A INFRAERO é responsável pelas atividades de segurança pessoal e patrimonial nos aeroportos que administra, inclusive inspeção de passageiros e bagagem, medidas de segurança da carga e de tais aeroportos.

O governo está implantando um programa para conceder as operações de determinados aeroportos por meio de concessões outorgadas por licitação pública. Em fevereiro de 2012 foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação pública as concessões para os aeroportos de São Paulo (Guarulhos), Brasília e Campinas. No entanto, a Aeroportos Brasil, detentora da concessão para operar no Aeroporto de Viracopos, realizou um pedido de relicitação, que foi autorizado pelo Governo Federal por meio do Decreto nº 10.427/2020 e cujo processo de licitação encontra-se sob análise do Tribunal de Contas da União desde março de 2022.

Foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação as concessões para os aeroportos de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins) e Rio de Janeiro (Aeroporto Internacional do Galeão) em novembro de 2013 e, para o Aeroporto Internacional de Fortaleza, no Estado do Ceará, o Aeroporto Internacional de Salvador no Estado da Bahia, o Aeroporto de Florianópolis, no Estado de Santa Catarina e por fim, o Aeroporto Internacional de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul, em julho de 2017. As concessões desses aeroportos têm vigência de 20 a 30 anos. Anteriormente, uma concessão com vigência de 28 anos para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado em Natal, Rio Grande do Norte, foi outorgada ao consórcio denominado Inframérica após licitação pública em outubro de 2011. Todavia, em 05/03/2020, a Inframérica, Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A – SBSG, protocolou pedido à ANAC para obter o processo de relicitação do contrato de concessão, nos termos da Lei n° 13.448/2017, e no Decreto nº 9.957/2019. Após a análise da situação e documentações pelas autoridades responsáveis, a ANAC submeteu à consulta pública os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

e respectivos Anexos relativos à nova concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN). O aeroporto será leiloado novamente após análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Segundo a ANAC, os aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas representaram 32% dos passageiros transportados no Brasil em 2019, incluindo tanto o tráfego nacional, quanto internacional. Em 2011, pela primeira vez desde 1997, o governo brasileiro aumentou o valor das tarifas de pouso e navegação aérea nos aeroportos mais movimentados em comparação a outros aeroportos com menor movimento e em horários de pico.

Além disso, em março de 2019, a ANAC leiloou outros 12 aeroportos. Foi a primeira rodada de concessão em blocos. No leilão, a ANAC atingiu o ágio de R$ 2.158 bilhões. Havia três blocos formados por Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste. O bloco Nordeste incluiu os seguintes aeroportos: Recife/PE, Maceió/AL, João Pessoa/PB, Aracaju/SE, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE e foi adquirido pela empresa AENA Desarollo Internacional SME S.A. A empresa Zurich Airport Latin American Ltda. ganhou o bloco Sudeste, que inclui os aeroportos de Vitória/ES e Macaé/RJ. O último bloco, o Centro-Oeste, é composto pelos aeroportos de Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta, todos localizados em Mato Grosso. Os vencedores deste bloco foram SOCICAM Terminais Rodoviários e Representações Ltda. e SINART Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda. As concessões para esses aeroportos têm prazo de 30 anos.

Em abril de 2021, ocorreu o leilão referente à 6ª rodada de concessões de aeroportos. No total, as propostas vencedoras dos blocos Sul, Central e Norte renderam R$ 3,3 bilhões ao Governo Federal. Os 22 aeroportos serão concedidos à iniciativa privada por um período de 30 anos. Em condições normais de demanda e oferta, os aeroportos processam, juntos, cerca de 11% do total do tráfego de passageiros, o equivalente a 24 milhões de passageiros por ano (dados de 2019). O Bloco Sul, composto pelos aeroportos de Curitiba/PR, Foz do Iguaçu/PR, Navegantes/SC, Londrina/PR, Joinville/SC, Bacacheri/PR, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS e Bagé/RS, foi arrematado pela Companhia de Participações em Concessões por R$ 2,1 bilhões. Formado pelos aeroportos de Goiânia/GO, São Luís/MA, Teresina/PI, Palmas/TO, Petrolina/PE e Imperatriz/MA, o Bloco Central teve como vencedor também a Companhia de Participações em Concessões. O bloco de 6 aeroportos foi arrematado por R$ 754 milhões. Já o Bloco Norte, integrado pelos aeroportos de Manaus/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC, Tabatinga/AM, Tefé/AM e Boa Vista/RR, foi arrematado pela Vinci Airports. A empresa pagou R$ 420 milhões pelos 7 aeroportos do bloco.

A 7ª rodada de concessões teve sua sessão pública realizada em 18 de agosto de 2022. Novamente será adotado o modelo de leilão em blocos, com o leilão de 15 (quinze) aeroportos: Bloco Norte II: Belém/PA e Macapá/AP, Bloco SP/MS/PA/MG, reunindo os aeroportos de Congonhas/SP, Campo Grande/MS, Corumbá/MS, Ponta Porã/MS, Santarém/PA, Marabá/PA, Carajás/PA, Altamira/PA, Uberlândia/MG, Montes Claros/MG e Uberaba/MG e, por fim, o Bloco Aviação Geral, reunindo os aeroportos de Campo de Marte/SP e Jacarepaguá/RJ. Esta rodada é considerada uma das mais importantes, uma vez que será leiloado o aeroporto de Congonhas (São Paulo/SP), um dos aeroportos com maior movimentação doméstica no Brasil.

O plano de modernização de aeroportos não exige contribuições ou investimentos por parte das empresas aéreas brasileiras, e não é esperado que haja aumento das tarifas aeroportuárias ou de embarque de passageiros em viagens aéreas.

A Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014 ("Resolução ANAC 338"), prevê que aeroportos que operam a plena capacidade são considerados "aeroportos coordenados" pela ANAC. Os seguintes aeroportos são atualmente considerados "aeroportos coordenados" pela ANAC: (i) Congonhas (CGH - São Paulo/SP); (ii) Guarulhos (GRU - Guarulhos/SP); (iii) Pampulha (PLU
- Belo Horizonte/MG); (iv) Recife (REC – Recife/PE); e (v) Santos Dumont (SDU - Rio de Janeiro/RJ).

A Resolução ANAC 338 também prevê que "aeroportos de interesse" são aqueles considerados relevantes para a aviação civil e que possuem, dentre outros, níveis elevados de utilização de sua infraestrutura, mas que ainda não justificam sua classificação como "aeroportos coordenados". Os seguintes aeroportos são atualmente

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

considerados “aeroportos de interesse” pela ANAC: (i) Brasília (BSB – Brasília/DF); (ii) Confins (CNF – Belo Horizonte/MG); (iii) Florianópolis (FLN – Florianópolis/SC); (iv) Fortaleza (FOR – Fortaleza/CE); (v) Galeão (GIG – Rio de Janeiro/RJ); (vi) Porto Alegra (POA – Porto Alegre/RS); (vii) Salvador (SSA – Salvador/BA); e (viii) Viracopos (VCP – Campinas/SP).

A mencionada resolução aumenta a participação de companhias aéreas que operam rotas em aeroportos regionais, o que nos coloca em uma posição privilegiada diante de nossos concorrentes. Pela distribuição realizada em outubro de 2014, recebemos 26 slots no aeroporto de Congonhas e, em novembro de 2014, começamos a operar 13 voos diários a partir de referido aeroporto para alguns de nossos mercados mais lucrativos, incluindo Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, alavancando a conectividade nessas cidades e expandindo nossos voos disponíveis para os passageiros de São Paulo.

Considerando a recuperação judicial da Avianca em abril/2019, 41 slots estavam disponíveis para nova distribuição no aeroporto de Congonhas/SP. Assim, em julho/2019, a ANAC decidiu fazer a distribuição apenas para novas empresas entrantes e ampliou o significado de entrante estabelecido na Resolução ANAC 338. Portanto, a Companhia recebeu mais 15 slots para operar em Congonhas/SP. Com isso, ajustamos nossos horários de voos no aeroporto de Congonhas e, desde setembro de 2019, passamos a operar um serviço de transporte entre Congonhas e Rio de Janeiro e entre Congonhas e Belo Horizonte, deixando de operar voos para Porto Alegre e Curitiba.

Em 2022, a Azul conquistou um importante avanço em sua presença em Congonhas. Com as novas regras de distribuição de slots definidas na Resolução nº 682/2022 e com o aumento da capacidade nas operações de Congonhas, a Azul aumentou seu número de slots neste aeroporto, passando de 26 para 84 slots. Com isso, a Azul passou a oferecer mais voos regulares partindo de Congonhas para destinos importantes e estratégicos, como Brasília, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Recife e Rio de Janeiro, a partir de 26 de março de 2023.

Devido ao significativo impacto causado pela pandemia do COVID-19, responsável por reduzir drasticamente o número de voos, a ANAC concedeu dispensa das regras sobre cancelamento de slots nos aeroportos coordenados para todas as temporadas entre o inverno de 2019 e o verão de 2022, inclusive.

Construímos um hub em Recife para aumentar a conectividade de voos na região Nordeste do Brasil. Recife tem o maior PIB da região Nordeste do Brasil, de acordo com o IBGE, é o nosso hub latino-americano mais próximo para voos diretos para a Europa e para os Estados Unidos. Nosso hub Recife atende 43 destinos. Tínhamos 70,0% de participação no aeroporto de Recife e 68 partidas domésticas diárias a partir de 31 de dezembro de 2022. Nossa rede diversificada nos permite conectar não apenas nossos principais hubs, mas também destinos estratégicos em todo Brasil, como São Paulo (aeroportos de Guarulhos e Congonhas), Rio de Janeiro (aeroportos Santos Dumont e Galeão), Porto Alegre, Cuiabá e Manaus.

Companhias aéreas e prestadores de serviços podem arrendar áreas dentro de aeroportos federais, estaduais ou municipais, como hangares e balcões de check-in, sujeitas a concessões de uso ou autorizações concedidas pela autoridade que opera o aeroporto - que pode ser a INFRAERO, o Estado, o Município ou concessionário privado, conforme o caso. Não é necessária licitação pública para locação de espaços dentro de aeroportos, embora a INFRAERO possa realizar um processo de licitação pública se houver mais de um candidato. Em outros casos, a utilização pode ser concedida por uma autorização ou permissão simples emitida pela autoridade que opera o aeroporto. No caso de aeroportos operados por entidades privadas, o uso de áreas está sujeito a um acordo comercial entre a companhia aérea e a operadora do aeroporto.

Temos concessões de uso são renováveis, com prazos variando de um a cinco anos, celebrados com a INFRAERO e outras autoridades para usar e operar todas as nossas instalações em cada um dos principais aeroportos que servimos. A maioria dos nossos contratos de concessão de uso de espaço para a prestação de serviço de passageiros e as instalações em nossos terminais, que incluem balcões de check-in e vendas, áreas de apoio operacional e escritórios de serviço de bagagem, contêm provisões para ajustes periódicos das taxas de

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

arrendamento e a extensão do prazo da concessão de uso. Nós temos áreas de aeroportos sob concessões de uso vigentes e certas áreas cujas concessões de uso estão sendo devidamente renovadas.

Concessão de serviços de transporte aéreo

Inicialmente, como era considerado serviço público, o Governo Federal era o responsável pelo transporte aéreo e infraestrutura aeroportuária, e podia oferecer esses serviços diretamente ou por meio de concessões ou autorizações a terceiros. A ANAC era o órgão público com poderes para outorgar concessões para a operação de serviços regulares de transporte aéreo.

Para realizar a prestação desses serviços, a Azul obteve sua concessão em 26 de novembro de 2008 pela ANAC, que foi renovada em 21 de novembro de 2018, possuindo vigência de mais de dez anos. Para a obtenção dessa renovação, era necessário que a Azul estivesse prestando seus serviços adequadamente e cumprindo com todas as autorizações e certificados técnicos da ANAC, normas e regulamentos do setor de aviação.

Entretanto, em dezembro de 2021, foi aprovada a MP nº 1.089/2021, convertida na Lei nº 14.368 de 14 de junho de 2022, que retirou a distinção entre serviço aéreo público e privado, bem como a necessidade de obtenção de concessão pelas empresas aéreas para a prestação de seus serviços. Assim, não é mais necessária a outorga de concessões ou autorizações para a operação de serviços de transporte aéreo.

Porém, a ANAC ainda exige que as companhias interessadas na operação de serviços aéreos atendam determinados requisitos econômicos, financeiros, técnicos, operacionais e administrativos. É necessário que a companhia requerente tenha sido constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e possua Certificado de Operador Aéreo – COA.

A ANAC tem competência para revogar a concessão se a empresa aérea deixar de cumprir o CBA ou outras leis e regulamentos relativos ao contrato de concessão, inclusive no caso de a empresa aérea deixar de cumprir os níveis de serviço especificados, deixar de operar ou declarar falência.

Direitos de Rota

Rotas Domésticas

Até 25 de março de 2017, a ANAC era o intermediário entre as companhias aéreas e as operadoras aeroportuárias para tratar sobre as novas rotas, mudanças nas rotas existentes e supervisão das rotas alocadas. Após essa data, de acordo com a Resolução nº 440/2017, as companhias aéreas passaram a negociar o uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica diretamente com as operadoras aeroportuárias e prestadoras de serviços de navegação aérea antes de registrar rotas com a ANAC. Para os aeroportos definidos pela ANAC como “coordenados” ou “de interesse”, de acordo com a Resolução ANAC 338, as companhias aéreas ainda precisam obter slots. A implementação da Resolução nº 440/2017 permite redes mais flexíveis e eficientes para atender melhor a demanda por serviços aéreos, principalmente nas alta e baixa temporadas.

Rotas Internacionais

Os direitos relativos a rotas internacionais e respectivos direitos de tráfego dependem de tratados bilaterais de transporte aéreo entre o Brasil e governos estrangeiros. Nos termos desses tratados, cada governo concede ao outro o direito de designar uma ou mais empresas aéreas nacionais para realizar serviços regulares entre determinados pontos em cada país. As empresas aéreas somente têm direito de se candidatar a novas rotas internacionais quando estas são oferecidas nos termos desses contratos.

A ANAC tem competência para conceder aprovação às empresas aéreas brasileiras para operar novas rotas internacionais ou realizar mudanças em rotas existentes, observada a apresentação, pela empresa aérea, de estudos satisfatórios à ANAC demonstrando a viabilidade técnica e financeira das rotas, além do atendimento a determinadas condições a respeito da concessão das rotas. A companhia brasileira de aviação que tenha recebido aprovação da ANAC para oferecer serviços internacionais poderá enviar solicitação de aprovação de nova rota ou

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

de rota alterada para a SRI — Superintendência de Relações Internacionais da ANAC. A Superintendência encaminhará recomendação não vinculativa à presidência ou à ANAC, que decidirá pela aprovação ou não da solicitação.

Os direitos de frequência de rota internacional de uma empresa aérea poderão ser rescindidos se a empresa aérea deixar de manter um Índice de Utilização de Frequência, ou IUF, de no mínimo 66% dos voos em um período de 180 dias, ou se a empresa aérea deixar de iniciar as operações no prazo de até 180 dias a partir da concessão da nova rota.

A Resolução nº 491 também estabeleceu que, após março de 2019, as rotas internacionais de baixa frequência poderão ser realocadas para diferentes operadores se uma solicitação de alocação for realizada por outra empresa e não houver outras frequências disponíveis para o país de destino. Entende-se por rotas de baixas frequências aquelas com menos de 50% de uso no período de avaliação de 26 semanas consecutivas.

Em 2010, a ANAC aprovou regulamentações referentes a tarifas internacionais para voos que partem do Brasil para os Estados Unidos e Europa, o que remove gradualmente as tarifas mínimas anteriores. Em 2010, a ANAC aprovou a continuidade de acordos bilaterais que estabelecem políticas de céu aberto com outros países sul-americanos.

Em 2011, Estados Unidos e Brasil chegaram a um acordo de aviação de “céus abertos” para liberalizar os serviços aéreos e o tráfego entre os dois países, incluindo, entre outras coisas, a remoção de restrições de preços e serviços adicionais regulares e charter para os aeroportos congestionados de São Paulo e Rio de Janeiro. Ambos os países concordaram com um período de transição de cinco anos; no entanto, o acordo só foi aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto 9.423/18 em maio de 2018 e sancionado pelo presidente em exercício (Michel Temer) em junho de 2018.

Havia negociações em curso entre o Brasil e a UE para implementar um acordo de “céus abertos”. Todavia, diante de entraves na negociação, o Governo Brasileiro preferiu seguir tratativas individuais com cada país Europeu. Assim, apenas em 2018, o Brasil fechou acordos de céus abertos com a Finlândia, Holanda, Luxemburgo, Nicarágua, Seychelles, Moldova e Reino Unido.

Durante o ano de 2022, nossas operações internacionais foram afetadas pela pandemia do COVID-19, como resultado de bloqueios impostos, fechamentos e restrições de viagens.

Política de *slots* domésticos

Para determinados aeroportos classificados pela ANAC como coordenados, as empresas aéreas que transportam passageiros precisam obter *slots* da ANAC. *Slot* é uma faixa de horário predeterminada durante a qual a empresa aérea tem permissão para decolar ou pousar em um aeroporto específico. Para obter *slots*, a companhia aérea deve apresentar um pedido à ANAC, a qual, por sua vez, distribuirá os *slots* às companhias aéreas solicitantes de acordo com o número de novos espaços disponíveis, segundo o calendário de alocação de espaços definido pela Resolução ANAC 338. As companhias aéreas poderão transferir *slots* com aprovação prévia da ANAC. Uma companhia aérea poderá perder os direitos aos seus *slots* quando a prestação dos serviços ficar abaixo da qualidade determinada pela ANAC. Nesses casos, os *slots* serão distribuídos a outras companhias aéreas, conforme as regras da Resolução ANAC 338, conforme alterada pela Resolução ANAC nº 487/2018.

O aeroporto de Congonhas, o aeroporto doméstico mais movimentado do Brasil, apresenta escassez de *slots* devido à falta de infraestrutura para atender à demanda atual. Em consequência disso, a quantidade de novos *slots* concedidos pela ANAC nesse aeroporto é limitada. Novos *slots* são concedidos, e geralmente ficam disponíveis somente quando são retirados de companhias aéreas existentes como resultado de medidas disciplinares, ou quando aumenta a capacidade do aeroporto. Na mais recente distribuição de *slots*, a ANAC abriu licitação pública para todas as companhias aéreas qualificadas para concorrer. Aeroportos em mercados de tamanho pequeno e médio, que são o foco de nossa estratégia de crescimento, não exigem *slots*, o que nos permite mais flexibilidade na organização de nossos horários ao montar nossa malha de rotas.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

Em 2012 o governo brasileiro também anunciou que, como parte do pacote de incentivos, Congonhas, o aeroporto dentro da cidade de São Paulo, seria obrigado a alocar mais *slots* dedicados à aviação regional e, com relação a isso, ordenou uma redistribuição desses novos espaços em 2014, através da Secretaria de Aviação Civil.

No início de 2013, a ANAC conduziu um processo de consulta pública para mudar seus regulamentos quanto à redistribuição de slots, com o objetivo de aumentar a concorrência entre as companhias aéreas. Em 22 de julho de 2014, a ANAC promulgou a Resolução ANAC 338, o que nos beneficiou ao permitir que penetrássemos em grandes aeroportos, nos quais os slots estão atualmente concentrados em poucas companhias aéreas. Em outubro de 2014, foi concluída a distribuição de slots no aeroporto de Congonhas e recebemos 26 novos espaços. Em novembro de 2014, começamos a operar 13 voos diários a partir do aeroporto de Congonhas para alguns dos mercados mais rentáveis, incluindo Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, alavancando a conectividade que temos nessas cidades e expandindo a nossa oferta de voos disponíveis para passageiros de São Paulo. Em julho de 2019, a Azul recebeu mais 15 slots, devido à recuperação judicial da Avianca, que possibilitou a Azul operar a ponte aérea de Congonhas/SP - Rio de Janeiro/RJ, iniciada em agosto/2019.

Em agosto de 2018, foi publicada a Resolução ANAC nº 487/2018 que alterou a Resolução ANAC 338. As principais mudanças envolvem a publicação das informações sobre as operações aéreas pelo administrador aeroportuário e a aplicação da segregação de responsabilidades entre os entes que compõem a cadeia do transporte aéreo para atrasos e cancelamentos de voos.

Diante do significante impacto causado pela pandemia Covid-19 na indústria do setor aéreo, que significou na redução drástica nos números de voos, a ANAC concedeu um “waiver” nas regras sobre os cancelamentos de slots em aeroportos coordenados para as temporadas W19, S20, W20,S21 e W21, até 26 de março de 2022.

Em 2022, a Azul conquistou um importante avanço em sua presença em Congonhas. Com as novas regras de distribuição de slots definidas na Resolução nº 682/2022 e com o aumento da capacidade nas operações de Congonhas, a Azul aumentou seu número de slots neste aeroporto, passando de 26 para 84 slots. Com isso, a Azul passou a oferecer mais voos regulares partindo de Congonhas para destinos importantes e estratégicos, como Brasília, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Recife e Rio de Janeiro, a partir de 26 de março de 2023.

Importação de aeronaves para o Brasil

A importação de aeronaves civis segue os procedimentos gerais para importação de bens para o Brasil, com a diferença de que estas aeronaves e equipamentos aeronáuticos devem ser certificados pela ANAC para serem utilizados pelas empresas aéreas brasileiras. Além disso, para serem utilizadas no território nacional, o importador deve requerer o registro da aeronave no RAB.

Registro de aeronaves

As aeronaves brasileiras devem possuir um certificado de matrícula e um certificado de aeronavegabilidade, ambos emitidos pelo RAB após inspeção técnica da aeronave pela ANAC. O certificado de matrícula determina que a aeronave seja de nacionalidade brasileira e serve como comprovante de registro perante a autoridade de aviação. O certificado de aeronavegabilidade, que é geralmente válido por 15 anos a partir da data da inspeção inicial pela ANAC, autoriza a aeronave a voar no espaço aéreo brasileiro, contanto que continue a cumprir determinadas condições e exigências técnicas. A matrícula da aeronave poderá ser cancelada se a aeronave não cumprir as exigências de registro e, especialmente, se tiver deixado de cumprir quaisquer dos requisitos de segurança aplicáveis especificados pela ANAC ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Todas as informações relativas à situação contratual da aeronave, inclusive documentos relativos a titularidade, arrendamento e hipotecas, devem ser registradas no RAB para atualização dos registros.

Determinação de tarifas

A regulamentação brasileira permite que empresas aéreas determinem suas próprias tarifas domésticas sem a

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

aprovação prévia do governo brasileiro ou de outras autoridades. Entretanto, a ANAC monitora regularmente as tarifas domésticas. Em especial, nos termos da regulamentação publicada em 2010, as empresas aéreas brasileiras devem divulgar seus preços mensais para a ANAC até o último dia útil de cada mês.

Abertura do setor aéreo ao capital estrangeiro

Em 13 de dezembro de 2018, o governo federal brasileiro emitiu a Medida Provisória nº 863/2018 ("MP 863"), alterando o Código Brasileiro de Aeronáutica, o qual estabelecia que pelo menos 80% do capital votante de uma companhia que detém uma concessão para serviços regulares de transporte aéreo devem ser realizados direta ou indiretamente por cidadãos brasileiros, e a empresa deve ser exclusivamente por cidadãos brasileiros. A MP 863 permite que estrangeiros detenham até 100% do capital votante de companhias aéreas brasileiras e elimina a restrição à administração estrangeira de transportadoras domésticas. Assim, independentemente da origem do capital da empresa, desde que a entidade legal seja constituída de acordo com a lei brasileira, não há restrições sobre a participação do capital estrangeiro nessas entidades. Em 22 de maio de 2019, o projeto de conversão da MP 863 em lei, incluindo emenda relativa à franquia de bagagem gratuita, foi aprovado pelo Senado Federal.

Em 17 de junho de 2019, a MP 863 foi convertida na Lei nº 13.842/2019, que alterou o Código Aeronáutico Brasileiro e permitiu que 100% das ações com direito a voto de uma empresa pertencessem a estrangeiros, ou seja, abriram completamente o mercado para estrangeiros. Além disso, a liderança da empresa pode ser exercida por estrangeiros e a ANAC não mais precisa aprovar os atos constitutivos e suas alterações.

Cobrança de bagagem

De acordo com a Resolução nº 400 da ANAC, de 13 de dezembro de 2016 (Condições Gerais de Transporte Aéreo) ("Resolução 400"), que entrou em vigor em 14 de março de 2017 (mas teve sua aplicabilidade e efeitos suspensos até 29 de abril de 2017), as companhias aéreas estão autorizadas a cobrar pela bagagem despachada. Em 1º de junho de 2017, começamos a cobrar dos nossos passageiros uma taxa pela bagagem despachada. A legalidade da cobrança pela bagagem despachada foi confirmada pelo veto do Presidente do Brasil na MP 863, que pretendia proibir a cobrança pela bagagem despachada.

Em 2022, o Senado incluiu o direito ao despacho de bagagem gratuito na Medida Provisória nº 1.089/2021, mas essa inclusão foi objeto de veto presidencial. O veto presidencial ainda será analisado pelo Congresso Nacional, que precisaria de maioria absoluta de votos de deputados e senadores para rejeitar o veto presidencial e estabelecer a retomada da gratuidade da bagagem despachada.

Condições Gerais de Transporte Aéreo

A Resolução 400, que dispõe sobre condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo, passou a valer para passagens compradas a partir de 14 de março de 2017. A Resolução 400 reúne informações sobre os documentos exigidos para embarque e traz inovações ao consumidor: direito de desistência da compra da passagem sem ônus em até 24 horas após a compra, redução do prazo de reembolso, aumento da franquia de bagagem de mão, correção gratuita do nome do passageiro no bilhete, garantia da passagem de volta no caso de cancelamento (no show) da ida e simplificação do processo de devolução ou indenização por extravio de bagagem.

Considerando a percepção de efeitos significativos derivados da pandemia Covid-19 sobre os níveis de oferta e demanda por transporte aéreo, bem como sobre o grau de incerteza para o efetivo planejamento e tomada de decisões por parte dos agentes econômicos, a ANAC flexibilizou algumas regras da Resolução 400, através da Resolução ANAC nº 556/2020. Os seguintes pontos foram flexibilizados: (i) prazo para comunicação do passageiro em caso de alteração de malha aérea; (ii) fornecimento de assistência material em caso de fechamento de fronteiras e aeroportos; (iii) fornecimento de reacomodação do passageiro em voo de empresa congênere ou outra modalidade de transporte; bem como (iv) a alteração do prazo de resposta na plataforma Consumidor.gov. As flexibilizações tiveram a sua aplicabilidade retroagida desde 04 de fevereiro de 2020 e vigorou até 31 de março de 2022, conforme Resolução ANAC nº 640/2021.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

Além disso, foi publicada a Lei 14.034/20 com o objetivo de trazer alívio financeiro ao caixa das companhias aéreas, alterando o prazo de reembolso de 7 (sete) dias para 12 (doze) meses a partir do voo cancelado, considerando voos de 19 de março de 2020 até 31 de dezembro de 2020. A referida Lei também prevê o direito do passageiro de solicitar crédito com validade de 18 (dezoito) meses, sem cobrança de taxas, entre outras exceções.

A Lei 14.034/20 foi prorrogada até 31 de dezembro de 2021, por meio da Lei 14.174/21.

Retomada das Aeronaves

Em 1º de março de 2012, o Brasil ratificou a Convenção de Cidade do Cabo (*Cape Town Convention*), que criou um sistema de registro internacional de titularidade de aeronaves e motores. A convenção foi ratificada e promulgada por meio de Decreto nº 8.008, de 15 de março de 2013, sendo devidamente regulamentada por meio da Resolução da ANAC nº 309, de 18 de março de 2014.

A Convenção da Cidade do Cabo pretende padronizar operações que envolvam cascos e motores de aeronaves, helicópteros, bens espaciais, entre outros. O tratado cria normas internacionais para registro de titularidade, oneração, arrendamentos e vendas condicionais, assim como diversas medidas judiciais para os casos de inadimplência, como, por exemplo, reintegração de posse e disposições relativas à forma como as leis de insolvência dos Estados signatários serão aplicáveis a motores e aeronaves registradas. A Convenção da Cidade do Cabo prevê remédios específicos como a Autorização Irrevogável de Cancelamento de Registro e Exportação (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization* – "IDERA"), que permite a reintegração de posse de bens aeronáuticos em caso de descumprimento de obrigações ou insolvência de uma parte. O RAB foi indicado como a autoridade responsável pelo registro internacional de que trata a Convenção da Cidade do Cabo no Brasil.

Apesar de a Convenção da Cidade do Cabo ter sida internalizada no ordenamento jurídico brasileiro com status de lei ordinária, normas específicas para a exportação de bens aeronaúticos nos termos da Convenção da Cidade do Cabo ainda dependem de regulação pelo governo brasileiro, especialmente mediante excussão de um IDERA em um evento de descumprimento de obrigação em contratos de financiamento ou de arrendamento. A ausência de regulação, neste momento, não deve impedir a exportação de bens aeronáuticos de acordo com a Convenção da Cidade do Cabo, mas pode representar um aumento no tempo requerido para tal exportação.

Legislação pendente

Em 30 de dezembro de 2021, foi aprovada a Medida Provisória nº 1.089/2021, conhecida como MP do Voo Simples, que reformula a legislação do setor aéreo para atualizar e desburocratizar processos e procedimentos, aumentando a eficiência na prestação de serviços e fomentando o desenvolvimento do mercado.

Dentre as medidas, foram extintas: a diferenciação entre serviço aéreo público e privado, a necessidade de contratos de concessão das empresas aéreas, a necessidade da obtenção e autorização para o funcionamento de empresas estrangeiras e a obrigatoriedade de autorização prévia para construção de aeródromos. A norma também simplificou o cadastro de aeronaves menos complexas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), simplificou o aceite de certificação emitida por autoridade estrangeira de aeronaves importadas e excluiu taxas de fiscalização.

A Medida Provisória nº 1.089/2021 foi convertida na Lei nº 14.368 de 14 de junho de 2022. Assim, não é mais necessária a outorga de concessões ou autorizações para a operação de serviços de transporte aéreo.

b. política ambiental do emissor e custos incorridos para o cumprimento da regulação ambiental e, se for o caso, de outras práticas ambientais, inclusive a adesão a padrões internacionais de proteção ambiental:

As companhias aéreas brasileiras estão sujeitas a diversas leis e regulamentos federais, estaduais e municipais

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

relativos à proteção do meio ambiente, incluindo descarte de resíduos, uso de substâncias químicas e ruído das aeronaves. Essas leis e regulamentos são aplicados e fiscalizados por diversas autoridades governamentais. Se a empresa aérea deixar de cumprir essas leis e regulamentos, poderá sofrer sanções administrativas e/ou criminais, além da obrigação de reparar os danos ambientais e/ou indenizar terceiros por perdas e danos.

Buscamos cumprir a legislação ambiental e todas as exigências do poder público de forma a evitar responsabilizações e limitar despesas adicionais.

Responsabilização Ambiental

No Brasil, a legislação ambiental prevê a imposição de sanções penais e administrativas a pessoas físicas e jurídicas que praticarem condutas caracterizadas como crime ou infração ambiental, independentemente da obrigação de reparar os danos ambientais causados (responsabilidade civil).

A Constituição da República Federativa do Brasil prevê três modalidades de responsabilização:
(i) administrativa; (ii) civil; e (iii) criminal, que podem incidir independentemente e cumulativamente.

(i) Responsabillidade Administrativa

No que se refere à responsabilidade administrativa, toda ação ou omissão que importe na violação de norma de preservação ao meio ambiente decorrente de culpa ou dolo, independentemente da efetiva ocorrência de dano ambiental é considerada infração administrativa ambiental. O Decreto Federal n° 6.514, de 22 de julho de 2008, prevê, em nível nacional, as condutas consideradas como infrações administrativas ao meio ambiente – como aquelas contra a legislação de proteção à fauna e à flora, relativas à poluição, contra ordenamento urbano e patrimônio cultural – e suas respectivas penalidades. Dentre as penalidades aplicáveis às infrações administrativas destacam-se as seguintes: advertência; imposição de multas que, no âmbito administrativo, podem alcançar até R$ 50 milhões, de acordo com a capacidade econômica e os antecedentes da pessoa infratora, bem como com a gravidade dos fatos e antecedentes, as quais podem ser aplicadas em dobro ou no triplo em caso de reincidência; embargo de obra ou atividade e suas respectivas áreas; demolição da obra; suspensão parcial ou total das atividades; e/ou restrição de direitos.

(ii) Responsabilidade Civil

Na esfera cível, os danos ambientais implicam em responsabilidade solidária e objetiva, direta e indireta. Isso significa que a obrigação de reparar a degradação causada poderá afetar todos direta ou indiretamente envolvidos, independentemente da comprovação de culpa dos agentes. Consequentemente, danos ambientais ocasionados por terceiros em nossos imóveis não eximem a nossa responsabilidade pela eventual reparação destes danos.

Dessa forma, tanto as atividades desenvolvidas pela Companhia, assim como a contratação de terceiros para proceder qualquer serviço em nossos empreendimentos, incluindo, por exemplo, a supressão de vegetação e/ou a destinação final de resíduos sólidos, não nos isenta de responsabilidade por eventuais danos ambientais causados pelos terceiros contratados, caso estes não desempenhem suas atividades em conformidade com as normas ambientais.

(iii) Responsabilidade Criminal

Na seara penal, aplica-se a teoria subjetiva da responsabilidade, segundo a qual somente será possível a responsabilização quando restar comprovada a culpa (dolo, negligência, imprudência ou imperícia) do infrator.

A Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 ("Lei de Crimes Ambientais") elege como responsáveis pelas condutas caracterizadas como criminosas todos aqueles que, de alguma forma, concorrem para sua prática, sendo cada qual penalizado na medida de sua culpabilidade. Prevê, ainda, a responsabilidade da pessoa jurídica, a qual resta caracterizada se a infração for cometida: (i) por decisão de seu representante legal ou contratual, ou de seu

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

órgão colegiado; ou (ii) no interesse ou benefício da pessoa jurídica que representa.

A responsabilidade da pessoa jurídica não exclui a das pessoas físicas, autoras, coautoras ou partícipes, o que acaba muitas vezes por estender a responsabilidade de tais atos aos membros das pessoas jurídicas que tenham participado de tais decisões ou tenham se omitido, quando poderiam evitar os prejuízos delas advindos.

Adicionalmente, a Lei de Crimes Ambientais prevê, em seu artigo 4º, a possibilidade de desconsideração da personalidade jurídica sempre que esta criar obstáculos ao ressarcimento de prejuízos causados à qualidade do meio ambiente. Nessa situação, os sócios passam a ser pessoalmente responsáveis pela reparação do dano ao meio ambiente.

Em relação às pessoas jurídicas, a Lei de Crimes Ambientais prevê as seguintes penalidades possíveis: I - multa; II - restritivas de direitos (tais como: a. suspensão parcial ou total de atividades; b. interdição temporária de estabelecimento, obra ou atividade; c. proibição de contratar com o Poder Público, bem como dele obter subsídios, subvenções ou doações); e/ou III - prestação de serviços à comunidade (tais como: (a) custeio de programas e de projetos ambientais; (b) execução de obras de recuperação de áreas degradadas; (c) manutenção de espaços públicos; d. contribuições a entidades ambientais ou culturais públicas).

Licenças Ambientais

A Lei Federal nº 6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente) prevê, como um de seus instrumentos, o licenciamento ambiental, de modo que a concepção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos naturais e/ou considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependem de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças e autorizações legalmente exigíveis, o qual estabelecerá as condições, restrições e medidas de fiscalização do empreendimento.

A competência para o licenciamento ambiental é de apenas um único ente federativo nos termos da Resolução nº 237/1997 do Conselho Nacional do Meio Ambiente ("CONAMA") e da Lei Complementar ("LC") nº 140/2011. Dependendo das características do empreendimento, dos impactos por ele gerados e principalmente diante das regras específicas trazidas pela LC nº 140/2011, o licenciamento ambiental será conduzido pelo órgão ambiental federal, pelo órgão ambiental estadual ou pelo órgão municipal, que podem impor condicionantes/exigências técnicas nas licenças ambientais, cujo cumprimento é fundamental para a manutenção da qualidade do meio ambiente e garantia de validade das próprias licenças expedidas.

O processo de licenciamento ambiental compreende, em regra, um sistema trifásico, no qual cada licença (prévia, de instalação e de operação) é emitida por um determinado período de validade e sua renovação ou emissão da licença subsequente, restam condicionadas ao efetivo cumprimento das respectivas exigências técnicas estabelecidas pelo órgão ambiental licenciador.

Em geral as solicitações de renovação de licença ambiental devem ser apresentadas com antecedência mínima de 120 dias de seu vencimento. Observado o cumprimento desse prazo, a validade da licença será automaticamente prorrogada até que a autoridade ambiental publique sua decisão a respeito da renovação pretendida.

A construção, instalação, operação ou ampliação, de atividades, obras ou serviços utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, ou o descumprimento das condicionantes técnicas estabelecidas em tais licenças sujeitam o infrator (i) a sanções administrativas, previstas, em âmbito federal, no Decreto nº 6.514/2008, incluindo a obrigação de desativar as instalações ou atividades e a multas que variam de R$ 500,00 a R$ 50 milhões; (ii) a sanções criminais; e (iii) ao dever de reparar e/ou indenizar danos causados ao meio ambiente e a terceiros prejudicados pela atividade. Essas penalidades podem ser aplicadas se nós conduzíssemos alguma atividade potencialmente poluidora sem a devida licença ou em descumprimento às suas condicionantes.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

O Decreto nº 6.514/2008 sofreu alterações em razão da vigência do Decreto nº 10.936, de 12 de janeiro de 2022, que dispõe sobre regulamentação da Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010, a qual institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, assim como foi alterado pelo Decreto nº 11.080, de 24 de maio de 2022, cujo texto apresenta disposições sobre as infrações e sanções administrativas por condutas e atividades lesivas ao meio ambiente.

Nós detemos as licenças e/ou autorizações ambientais necessárias para nossos hangares de manutenção e bases operacionais consideradas com alto potencial poluidor.

Cadastro Técnico Federal

A Lei Federal nº 6.938/1981, Instrução Normativa n° 6, de 15 de março de 2013, Instrução Normativa nº 11, de 13 de abril de 2018 e a Instrução Normativa n° 9 de 20 de março de 2020 estabelecem que todas as entidades legais que realizam atividades potencialmente poluidoras ou utilizadoras de recursos naturais devem ser registradas no Cadastro Técnico Federal do IBAMA ("CTF"). Este cadastro é um instrumento para promover a preservação do meio ambiente.

Tais entidades também (i) podem estar sujeitas ao pagamento da Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental ("TCFA"); e (ii) são obrigadas a entregar, até o dia 31 de março de cada ano, Relatório das Atividades Exercidas ("RAPP") no ano anterior.

Assim, atividades com um potencial significativo de poluente e uso intenso de recursos naturais, tais quais a fabricação e a montagem de aeronaves, depósito de produtos químicos e perigosos, e importação de pneus, além de estarem sujeitas ao CTF, também estão sujeitas ao pagamento trimestral da TCFA ao IBAMA.

O Decreto Federal nº 6.514/2008 sujeita entidades que não possuam o cadastro CTF a multas que variam de R$ 50,00 a R$ 9.000,00, dependendo do porte da empresa e da capacidade econômica do infrator. O não pagamento da TCFA, por sua vez, implica no pagamento com: (i) juros de mora, na via administrativa ou judicial, contados do mês seguinte ao do vencimento, à razão de um por cento; (ii) multa de mora de vinte por cento, reduzida a dez por cento se o pagamento for efetuado até o último dia útil do mês subsequente ao do vencimento; e (iii) encargo de vinte por cento, substitutivo da condenação do devedor em honorários de advogado, calculado sobre o total do débito inscrito como Dívida Ativa, reduzido para dez por cento se o pagamento for efetuado antes do ajuizamento da execução. A não entrega do RAPP ao IBAMA, a seu turno, sujeitará o infrator ao pagamento de multa de 20% equivalente o valor da TCFA.

Diversos Estados também possuem seus próprios Cadastros Técnicos Estaduais de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Naturais Renováveis, mantêm a exigência do pagamento da TCFA estadual e submissão de documentos de controle às autoridades estaduais. Alguns Estados também celebraram convênios com o IBAMA para que o registro na esfera federal automaticamente sirva de cumprimento ao registro na esfera estadual e que o pagamento das taxas ocorra por guia de compensação única.

Emissões de Gases de Efeito Estufa

Foi sancionado no Brasil, em 26 de dezembro de 2018, a Portaria n° 4.005, alterada em 02 de abril de 2019, pela Portaria n° 1.018, pela Assessoria Internacional da Secretaria de Aviação Civil, que estabelece os procedimentos para monitoramento e reporte de dados de emissão de CO2 pelos operadores aéreos nacionais, no âmbito do CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for Intenational Aviation – programa de redução e compensação de carbono, definido no Volume IV do Anexo 16 da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI.

O Brasil é signatário do programa, devendo ter obrigações de compensação a partir de 2027. Inclusive, no que se refere à gestão de mudança do clima, nós estamos trabalhando em 3 frentes: monitoramento, redução e compensação.

Em paralelo, há duas propostas a respeito do marco legal do SAF - *Sustainable Aviation Fuel* (combustível de

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

aviação sustentável) no Brasil, uma no Ministério de Minas e Energia (MME) e outra no Congresso. Uma das disposições da proposta em trâmite no MME, prevê que operadores aéreos deverão reduzir as emissões de CO2 em 1%, no mínimo, a partir do ano de 2027, em voos domésticos, a partir da adição de SAF ao querosene fóssil, com aumento gradual desse percentual ao longo dos anos.

Gerenciamento de Resíduos e Política de Logística Reversa

A legislação brasileira, especialmente a Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei Federal nº 12.305/2010, regulamentada pelo Decreto Federal nº 7.404/2010), determina que os serviços de coleta, armazenamento, transporte, transbordo, tratamento ou destinação final de resíduos sólidos, ou de disposição final de rejeitos, não podem causar danos ao meio ambiente ou prejuízo à saúde pública e ao bem-estar. A legislação brasileira regula a seleção, coleta, armazenamento, transporte, tratamento e descarte final de resíduos, e afirma que aquele que terceirizar o descarte de resíduos terá responsabilidade solidária com o prestador dos serviços.

A contratação de terceiros para realização de quaisquer das etapas de gerenciamento dos resíduos sólidos gerados pela Companhia não a exime de responsabilidade, sobretudo na esfera civil (dever de reparar e indenizar), caso esses prestadores de serviço causem danos ao meio ambiente e/ou a terceiros no exercício de suas atividades. Nesses casos, a Companhia pode ser considerada solidariamente responsável com tais prestadores de serviços pela recomposição e/ou indenização dos danos causados ao meio ambiente e a terceiros e, em tese, também estaria exposta na esfera administrativa e criminal, a depender do seu envolvimento nos atos questionados. O descumprimento de regras ambientais por fornecedores e prestadores de serviço pode expor a Companhia também a riscos reputacionais.

As sanções administrativas aplicáveis à disposição irregular de resíduos líquidos, sólidos ou gasosos, que resultem em poluição, incluem, entre outros, embargo da atividade ou obra civil e multas de até R$ 50 milhões. Os custos para o gerenciamento e a destinação adequada dos resíduos provavelmente irá aumentar nos próximos anos, tendo em vista a implementação de acordos setoriais e de uma regulamentação aplicável mais robusta.

O transporte, tratamento e disposição final adequada de resíduos dependem da correta classificação dos resíduos. Os planos de gerenciamento estão sujeitos à aprovação prévia das autoridades ambientais, sendo que as atividades de tratamento de resíduos estão sujeitas ao devido licenciamento ambiental.

No contexto da responsabilidade compartilhada, a Política Nacional de Resíduos Sólidos prevê que alguns setores industriais devem implementar um sistema de Logística Reversa, definida como as ações e procedimentos que permitem a recuperação de resíduos sólidos, para reutilização no ciclo fabril. Como indicado na legislação aplicável, os sistemas de Logística Reversa podem ser implementados em conjunto ou individualmente pelas empresas, sendo que a legislação prevê três instrumentos para viabilizar a obrigatoriedade das empresas quanto à implantação do sistema de logística reversa: regulamento, acordo setorial ou termo de compromisso.

Tal obrigação é aplicável a nós na condição de consumidora de óleo lubrificante, pneus, pilhas e baterias, lâmpadas fluorescentes, produtos eletroeletrônicos e seus componentes, dentre outros. Os sistemas de Logística Reversa desses produtos estão sendo implementados no Brasil, com o objetivo de reduzir o volume de resíduos sólidos e mitigar impactos adversos na saúde humana e no ambiente, de modo que cada parte da cadeia tenha obrigações específicas. Assim, o sistema de Logística Reversa deve prever a recuperação dos produtos após o uso pelo consumidor para que possam reutilizá-los no ciclo de produção.

Caso as obrigações atinentes à logística reversa sejam descumpridas, sanções administrativas (e.g. incluindo dificuldades ou impossibilidade de obter licenças ambientais) e criminais poderão ser aplicadas, além do dever de reparar e/ou indenizar danos eventualmente causados ao meio ambiente e a terceiros.

c) dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades:

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

Propriedade Industrial

Não somos titulares de qualquer patente ou pedido de patente no Brasil, mas somos titulares de diversos registros de marca concedidos e válidos, bem como de pedidos de registro de marcas em fase de análise perante o INPI, incluindo “Azul Viagens” e “Azul Conecta”. Além disto, também somos titulares de nomes de domínio registrados pelo registro.br e por outras entidades de registro de domínios.

No início de 2022, as marcas “Azul Linhas Aéreas”, “TudoAzul” e “Azul Cargo Express” foram concedidas pelo INPI à Azul S.A..

Também registramos vários nomes de domínio no NIC.br, o registro de nomes de domínio da Internet no Brasil e outros registros de domínio, incluindo, entre outros, “voeazul.com.br”, “flyazul.com”, “azulcargoexpress.com”, “azulviagens.com.br” e “tudoazul.com”.

As marcas “Azul”, “Azul Cargo Express”, “Tudo Azul Programa de Vantagens” e “Azul Viagens” já detêm seus registros nos seguintes locais: Argentina, Bolívia, Chile, China, União Europeia, Paraguai, Reino Unido e no Uruguai, contribuindo para consolidação das marcas no cenário internacional.

Possuímos, ainda, diversas licenças de uso de software, tais como, Oracle, Trax, Sabre, Navitaire, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen, SmartKargo, Juniper, Adobe, Service Now, Microsoft e OneTrust, dentre outros.

Acreditamos que a nossa dependência de marcas é relevante, uma vez que estas desempenham um importante papel na manutenção e melhoria de nossa posição competitiva, além de exercer influência positiva junto aos consumidores brasileiros e estrangeiros.

Consideramos que as nossas marcas estão em processo de constante consolidação no mercado de aviação civil e de transportes aéreos, principalmente no Brasil. Acreditamos, ainda, que nossas marcas têm importância fundamental na promoção da fidelização de nossa base de clientes e na expansão de nossos serviços.

Proteção de Dados

A Lei Geral de Proteção de Dados (“LGPD”) foi publicada no Diário Oficial da União em 15 de agosto de 2018. A LGPD entraria em vigor em fevereiro de 2020, porém, em razão da pandemia de Covid-19, sua entrada em vigor foi postergada para o dia 18 de setembro de 2020. Ressalta-se que as disposições relativas às sanções administrativas entraram em vigor no dia 1 de agosto de 2021, conforme previsto na Lei nº 14.010/20.

A proteção de dados pessoais, até a entrada em vigor da LGPD, era tratada de forma esparsa na legislação. As questões relacionadas à privacidade e proteção de dados pessoais estavam previstas, especialmente, no artigo 5º da Constituição Federal, no Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/02), no Código Brasileiro de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) e no Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/14).

Quaisquer informações sobre pessoas físicas identificadas ou identificáveis são dados pessoais protegidos pela LGPD que inova ao disciplinar como os mesmos devem ser tratados (isto é, como é feita a coleta, produção, utilização, acesso, processamento, arquivamento, armazenamento, eliminação, comunicação, transferência ou extração dos mesmos). O tratamento de qualquer dado pessoal deve ter um objetivo claro e uma justificativa legal para sua utilização. Criou-se, ainda, a Autoridade Nacional de Proteção de Dados (“ANPD”). O órgão, vinculado à Presidência da República, possui autonomia técnica e decisória e tem por objetivo proteger os direitos fundamentais de liberdade e privacidade das pessoas naturais. A ANPD é responsável por: (i) elaborar diretrizes para a Política Nacional de Proteção de Dados Pessoais e da Privacidade; (ii) fiscalizar e aplicar sanções em caso de tratamento de dados realizado em descumprimento à legislação; (iii) disseminar conhecimento sobre a Lei e medidas de segurança, estimulando padrões para serviços e produtos que facilitem o controle dos titulares de dados, dentre outros.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

Para aprimorar a gestão dos controles de privacidade e de proteção de dados pessoais, contemplando tanto a LGPD quanto a GDPR (*General Data Protection Regulation*), a Azul implementou, em 2021, a ferramenta OneTrust, a qual permite uma elevação no grau de maturidade dos controles e processos da Azul relacionados ao tema de proteção de dados.

1.7 Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior

a. Receita proveniente dos clientes atribuídos ao país sede do emissor e sua participação na receita líquida total do emissor

Atualmente, não possuímos receitas relevantes provenientes de outros países que não o Brasil.

b. Receita proveniente dos clientes atribuídos a cada país estrangeiro e sua participação na receita líquida total do emissor"

Atualmente, não possuímos receitas relevantes provenientes de outros países que não o Brasil.

1.8 Efeitos relevantes de regulação estrangeira

Não aplicável, pois atualmente não possuímos receitas relevantes provenientes de outros países que não o Brasil.

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

a. se o emissor divulga informações sociais e ambientais

A Companhia publica Relatório Anual e de Sustentabilidade seguindo o padrão SASB (Sustainability Accounting Standards Board), e os ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável), agenda multissetorial para combater desafios da humanidade, com periodicidade anual e indicadores considerando escopo global com período de 1˚ de janeiro de a 31 de dezembro de cada ano.

A definição dos conteúdos a reportar leva em conta o plano estratégico da Companhia, seus temas mais relevantes de sustentabilidade, compromissos de relatos anteriores e a percepção de seus principais executivos e líderes sobre a materialidade. Divulgamos em 6 de março de 2023, como parte do nosso release de resultados do quarto trimestre de 2022, a tabela abaixo que apresenta as principais métricas Ambientais, Sociais e de Governança Corporativa da Azul.

Indicadores Ambientais, Sociais e de Governança	2022	2021	% Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (Kg / ASK)	1.146	1.173	-2%
Combustível consumido (GJ x 1000)	45.338	36.805	23%
Frota			
Idade média da frota operacional[1]	7,1	6,6	8%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: Masculino	59,4%	59,0%	0,4p.p.
Gênero dos funcionários Feminino	40,6%	41,0%	-0,4p.p.
% de Rotatividade mensal de funcionários	0,9%	1,1%	-0,2p.p.
% de funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva	100%	100%	-
Voluntários	4.324	2.754	57%
Governança			
Administração			
% de Conselheiros Independentes	91%	91%	-
% de Participação de mulheres no conselho de administração	18%	9%	9,1p.p.
Idade média dos membros do Conselho de Administração	58	60	-2,7%
% de Frequência da diretoria em reuniões	96%	99%	-3p.p.
Tamanho do Conselho de Administração	11	11	-
% de Participação de mulheres em cargo de gestão	40%	39%	1p.p.

[1] Exclui aeronaves Cessna

b. a metodologia seguida na elaboração dessas informações

A tabela da alíquota “a” acima é apresentada de acordo com o padrão SASB (Sustainability Accounting Standards Board) para o setor aéreo.

c. se essas informações são auditadas ou revisadas por entidade independente

Apesar de não serem auditadas ou revisadas por entidades terceiras independentes, as informações passam por um rigoroso processo interno entre as áreas até chegar a aprovação final para a sua publicação.

d. a página na rede mundial de computadores onde podem ser encontradas essas informações

https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/sustentabilidade/

1.10 Informações de sociedade de economia mista

(a) interesse público que justificou sua criação

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é uma sociedade de economia mista.

(b) atuação do emissor em atendimento às políticas públicas, incluindo metas de universalização, indicando:

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é uma sociedade de economia mista.

(c) processo de formação de preços e regras aplicáveis à fixação de tarifas

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é uma sociedade de economia mista.

1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante

Não aplicável, tendo em vista que não houve aquisição de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos nossos negócios até a data deste Formulário de Referência.

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

Evento	Aquisição de *Bonds* da TAP
Principais condições do negócio	Em decorrência do Contrato de Empréstimo celebrado com a HNA, adquirimos, em 14 de março de 2016, *Bonds* série A conversíveis em ações da TAP, pelo valor de € 90 milhões, com vencimento em 2026. Em agosto de 2020, celebramos o 1º Aditivo aos Termos e Condições ao Contrato de Subscrição celebrado em 14 de março de 2016 para prever a renúncia ao direito de conversão dos *Bonds*. Todas as demais condições contratuais dos *Bonds* foram mantidas, incluindo o status de credor sênior, taxa de juros anual de 7,5% e o direito à constituição das garantias previstas nos respetivos termos e condições, como é caso do programa de fidelidade da TAP.
Data	14 de março de 2016.
Sociedades envolvidas	Nós, HNA e TAP.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	N/A
Quadro societário antes e depois da operação	N/A
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	N/A

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

Evento	Oferta Pública Secundária de ADSs no Exterior
Principais condições do negócio	Em 27 de junho de 2018 a Hainan Airlines Holding Co., Ltd ("HNA") realizou uma Oferta Pública Secundária de 19,379,335 American Depositary Shares representados por American Depositary Receipts ("ADSs" e "ADRs", respectivamente), equivalentes a 58.138.005 ações preferenciais de emissão da Companhia representando a totalidade de ações da Companhia que a HNA detinha. O preço de oferta foi fixado no valor US$ 16,15 por ADS e nenhum outro acionista da Companhia vendeu suas ADSs ou ações preferenciais nesta Oferta Secundária. Como resultado desta operação, a HNA não está mais vinculada ao nosso Acordo de Acionistas, nem tem o direito de indicar membros do nosso Conselho de Administração. Consequentemente, os membros de nosso Conselho de Administração indicados pela Hainan e eleitos em 2016 renunciaram aos seus cargos em junho de 2018, após o fechamento da oferta. Essa operação fez parte do plano estratégico da HNA, que incluía iniciativas de levantamento de capital, desinvestimentos selecionados e investimentos em companhias aéreas e empresas do setor de serviços de aviação. Não houve mudanças materiais no relacionamento comercial entre nós e a HNA como resultado da oferta.
Data	27 de junho de 2018.
Sociedades envolvidas	Nós e HNA.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	HNA deixou o quadro de acionistas da Companhia. Não houve outra alteração em relação à participação do Controlador ou de acionistas com mais de 5% do capital social. Como consequência desta operação os membros do Conselho de Administração indicados pela HNA, nos termos do Acordo de Acionistas, renunciaram aos seus cargos.
Quadro societário antes e depois da operação	**Antes:** David Neeleman (49,76%) Saleb II Founder 1 LLC. (0,61%) Trip Participações S.A. (17,53%) Trip Investimentos Ltda. (6,95%) Hainan Airlaines Co., Ltd. (4,63%) **Depois:** David Neeleman (49,76%) Saleb II Founder 1 LLC. (0,61%) Trip Participações S.A. (17,53%) Trip Investimentos Ltda. (6,95%) Hainan Airlaines Co., Ltd. (0,00%)

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	N/A

Evento	**Aquisição da TwoFlex**
Principais condições do negócio	Aquisição de 100% das cotas da Two Taxi Aéreo Ltda. (atualmente denominada "Azul Conecta Ltda.") pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("ALAB"). O pagamento do preço de aquisição, que totaliza R$ 123 milhões, será realizado em até 30 parcelas mensais, sujeito a determinadas condições financeiras e operacionais, e um pagamento final de até R$ 30 milhões, que serão depositados como garantia em favor da ALAB por um período determinado.
Data	14 de maio de 2020.
Sociedades envolvidas	Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e Two Taxi Aéreo Ltda.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	N/A
Quadro societário antes e depois da operação	N/A
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	N/A

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

Evento	Acordo de Investimento com a Knighthead Capital Management, LLC e a Certares Management LLC
Principais condições do negócio	Como resultado de uma negociação privada entre as partes, em 20 de outubro de 2020, foi celebrado um acordo de investimento entre a Companhia, Knighthead Capital Management, LLC e Certares Management LLC (em conjunto, "Investidores Âncoras" e "Acordo de Investimento", respectivamente), nos termos do qual, sujeitos aos termos e condições ali previstos, os Investidores Âncoras comprometeram-se a subscrever e integralizar a quantidade de debêntures da 1ª (primeira) emissão de debêntures da Companhia correspondentes a, no mínimo, aproximadamente R$1.600.000.000,00 (um bilhão e seiscentos milhões de reais) e, no máximo, aproximadamente R$1.900.000.000,00 (um bilhão e novecentos milhões de reais), calculada na data de realização do procedimento de bookbuilding da referida emissão, de acordo com a taxa cambial do dia útil imediatamente anterior a tal data, observado que: (i) tal Acordo de Investimento considera uma proposta de prêmio de conversão inicial em percentual de 27,50%, desde que o preço de conversão por ação preferencial esteja entre: (a) 130,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de *bookbuilding* ("Limite Superior do Preço de Conversão por Ação Preferencial"); e (b) 125,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de *bookbuilding* ("Limite Inferior do Preço de Conversão por Ação Preferencial"); (ii) caso o preço de conversão por ação preferencial inicial, considerando o prêmio de conversão por ação preferencial proposto em (i) acima, fosse superior ao Limite Superior do Preço de Conversão por Ação Preferencial, a proposta de preço de conversão por ação preferencial inicial passaria a ser de 130,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de *bookbuilding* e, portanto, a proposta de prêmio de conversão inicial em percentual seria ajustada para refletir tal parâmetro; e (iii) caso o preço de conversão por ação preferencial inicial, considerando o prêmio de conversão inicial em percentual proposto em (i) acima, fosse inferior ao Limite Inferior do Preço de Conversão por Ação Preferencial, a proposta de preço de conversão por ação preferencial inicial passaria a ser de 125,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de *bookbuilding* e, portanto, a proposta de prêmio de conversão inicial em percentual seria ajustada para refletir tal parâmetro. Os Investidores Âncoras se comprometeram a subscrever um valor adicional de aproximadamente R$ 560.000.000,00 (quinhentos e sessenta milhões de reais) em debêntures conversíveis caso a Companhia opte por realizar uma nova oferta pública de emissão de debêntures em condições semelhantes nos 12 (doze) meses subsequentes à primeira emissão.

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

	Em 6 de novembro de 2020, foi concluído o procedimento de *bookbuilding,* sendo que o compromisso de investimento dos Investidores Âncoras foi atendido conforme os parâmetros do acordo de investimento, de forma que: (i) houve alocação aos Investidores Âncoras de 1.668.720 Debêntures, no prêmio de conversão inicial em percentual de 27,50%. Os Investidores Âncoras não participaram do procedimento de *bookbuilding;* (ii) os investidores que submeteram intenções de investimento, no procedimento de *bookbuiding,* no prêmio de conversão inicial em percentual de 27,50% foram alocados nas debêntures adicionais (hot issue); (iii) o preço de conversão foi de R$ 32,2649 por ação preferencial resultando em um prêmio de conversão inicial de 27,50%, calculado sobre o VWAP de 30 pregões da ação de referência de R$ 25,3058; e (iv) a Emissão consistiu em 1.745.900 debêntures (já considerando 145.900 debêntures adicionais), correspondentes ao valor total de R$1.745.900.000,00.
Data	20 de outubro de 2020.
Sociedades envolvidas	Azul S.A., Knighthead Capital Management, LLC e Certares Management LLC
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Tal operação não possuiu efeito imediato no quadro acionário da Companhia. Sem prejuízo, após a realização da oferta pública da primeira emissão de debêntures conversíveis da Companhia, caso os Investidores Âncoras optem por converter as debêntures adquiridas em ações preferenciais da Companhia, poderão se tornar acionistas da Companhia.
Quadro societário antes e depois da operação	Não aplicável, tendo em vista que a eventual alteração societária será concretizada somente após a realização da oferta pública da primeira emissão de debêntures conversíveis da Companhia e caso os Investidores Âncoras solicitem a conversão das debêntures adquiridas.
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	N/A

Evento	**Oferta Pública de Debêntures Conversíveis no Brasil**
Principais condições do negócio	Em 12 de novembro de 2020, a Companhia concluiu a oferta pública de distribuição de debêntures conversíveis em ações preferenciais, da espécie com garantia real, com garantia fidejussória adicional, da primeira emissão da Companhia, nos termos da Instrução CVM 400, com as seguintes características: valor total da emissão: (i) R$ 1.745.900; (ii) data de emissão: 26 de outubro de 2020; (iii) prazo e data de vencimento: 5 anos contados da data de emissão, vencendo, portanto, em 26 de outubro de 2025; (iv) preço de conversão: R$ 32,2649 por ação preferencial, resultando em um prêmio de conversão inicial de 27,50%, calculado sobre o VWAP (Volume Weighted Average Price) de 30 pregões da ação de referência de R$ 25,3058. A emissão das debêntures faz parte dos esforços da Azul para conter o impacto econômico da pandemia do COVID-19 em suas operações e a

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

	Companhia tem como objetivo usar os recursos líquidos obtidos para capital de giro, expansão de suas atividades de logística e outras oportunidades estratégicas. As debêntures são resgatáveis, total ou parcialmente, em espécie por discricionariedade da Companhia a qualquer tempo após 36 meses, caso o último preço reportado por American Depositary Share (ADS) representando ação preferencial da Azul exceda 130% do preço de conversão por um período específico de tempo. As debêntures são afiançadas pela Companhia e sua principal subsidiária operacional, Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., e são garantidas por determinados ativos, incluindo, mas não se limitando a bens de propriedade intelectual detidos pelas garantidoras e pelo programa de fidelidade TudoAzul, determinados direitos relacionados ao direito de uso do hangar e equipamentos específicos necessários para a manutenção do hangar utilizados pela Companhia e localizados no aeroporto de Viracopos. Conforme requerido pelo CPC 48 – Instrumentos Financeiros, equivalente ao IFRS 9, o direito de conversão foi mensurado pelo valor justo por meio do resultado, pois trata-se de um derivativo embutido. Dessa forma, desde a emissão das debêntures, devido à forte recuperação do valor das ações foi reconhecida uma despesa no valor de R$755.354.
Data	12 de novembro de 2020
Sociedades envolvidas	Azul S.A., Knighthead Capital Management, LLC e Certares Management LLC
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Tal operação não gerou efeito imediato no quadro acionário da Companhia. Sem prejuízo, após a realização da oferta pública da primeira emissão de debêntures conversíveis da Companhia, caso os Investidores Âncoras optem por converter as debêntures adquiridas em ações preferenciais da Companhia, poderão se tornar acionistas da Companhia.
Quadro societário antes e depois da operação	Não aplicável, tendo em vista que eventual alteração societária será concretizada somente na hipótese de os Investidores Âncoras solicitarem a conversão das debêntures adquiridas.
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	N/A

1.13 Acordos de acionistas

O Acordo de Acionistas da Companhia foi celebrado na data de 01 de setembro de 2017, sendo posteriormente aditado na data de 01 de abril de 2021, para formalizar a saída da Hainan Airlines Holding Co., Ltd. ("HNA") da qualidade de acionistas, bem como para alterar a acionista Calfinco Inc. pela Calfinco Cayman Ltd.

Ao longo do exercício de 2022, não houve alterações ou aditamentos ao Acordo de Acionistas da Companhia.

A íntegra do Acordo de Acionistas da Companhia, assim como do seu respectivo primeiro aditamento, podem ser encontradas no website de Relações com Investidores da Companhia, por meio de acesso ao link: <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>.

1.14 Alterações significativas na condução dos negócios

Não aplicável, tendo em vista que não houve alteração significativa na forma de condução de nossos negócios até a data deste Formulário de Referência.

1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas

Não aplicável, tendo em vista que não celebramos contratos com nossas controladas que não os relacionados às nossas atividades operacionais até a data deste Formulário de Referência.

1.16 Outras informações relevantes

Não há outras informações relevantes para a Companhia, além das já descritas nesta Seção 1.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

2.1. Comentários dos Diretores sobre:

A discussão e análise sobre a situação financeira e os resultados operacionais da Companhia a seguir descritas são baseadas e devem ser lidas em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 e suas respectivas notas explicativas, que foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo as práticas contábeis previstas na legislação societária brasileira, aplicáveis a entidades de incorporação imobiliária no Brasil, e os pronunciamentos, orientações e interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis ("CPC") e aprovados pela Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), e as normas internacionais de relatório financeiro (*International Financial Reporting Standards*, ou "IFRS"), emitidas pelo *International Accounting Standards Board*, ou "IASB".

As informações a seguir apresentadas foram avaliadas e comentadas pelos nossos Diretores. Dessa forma, as avaliações, opiniões e comentários dos nossos Diretores, ora apresentadas, traduzem a sua visão e percepção sobre nossas atividades, negócios e desempenho, bem como visam fornecer aos investidores informações que os ajudarão a comparar nossas demonstrações financeiras com os respectivos exercícios sociais.

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

Os Diretores acreditam que a Companhia apresenta condições financeiras e patrimoniais adequadas para atender aos seus requisitos de liquidez e cumprir com suas obrigações de curto e longo prazo. Os Diretores destacam, no entanto, que estas condições estão sujeitas a eventos que estão fora do controle da Companhia, tais como a estabilidade e o crescimento da economia brasileira.

Em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante foi de R$ 2.677,6 milhões, R$1.401,4 milhões e R$3.981,9 milhões, representando 14,4%, 8,8% e 39,9% da receita líquida, respectivamente.

Nossa liquidez (que corresponde ao caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante, e contas a receber) em 31 de dezembro de 2023 era de R$3.787,0 milhões em comparação com R$3.205,4 milhões em 31 de dezembro de 2022 e R$4.979,8 milhões em 31 de dezembro de 2021. Esta liquidez imediata representa 20% da nossa receita dos últimos doze meses.

A liquidez total incluindo depósitos, reservas de manutenção, investimentos de longo prazo e recebíveis foi de R$6,1 bilhões em 31 de dezembro de 2023. Isto não inclui peças de reposição ou outros ativos livres de não onerados, como as nossas unidades de negócio TudoAzul, Azul Cargo e Azul Viagens.

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez:

Em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Liquidez corrente (1)	0,3	0,3	0,5
Liquidez seca (2)	0,3	0,3	0,5
Liquidez imediata (3)	0,1	0,0	0,3
Estrutura de capital (4)	(2,0)	(2,0)	(2,0)
Endividamento financeiro (5)	(0,5)	(0,4)	(0,4)
Liquidez geral (6)	40,1%	40,7%	41,3%

(1) Corresponde à divisão do ativo circulante pelo passivo circulante.
(2) Corresponde ao ativo circulante menos o saldo de estoques, dividido pelo passivo circulante.
(3) Corresponde à soma do caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulantes e aplicações financeiras vinculadas circulante dividido pelo passivo circulante.
(4) Corresponde à soma do passivo circulante com o passivo não-circulante, dividido pelo patrimônio líquido.
(5) Corresponde ao saldo de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante dividido pelo patrimônio líquido.
(6) Corresponde ao saldo do ativo, excluindo os saldos das rubricas de imobilizado e intangível, dividido pela soma do passivo circulante e não-circulante.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

A seguir, apresentamos um sumário das contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

(em milhares de reais)

Em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Caixa e equivalentes de caixa	1.897.336	668.348	3.073.799
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	780.312	733.043	908.149
Contas a receber	1.109.408	1.803.998	997.893
Subarrendamento a receber	30.802	176.053	274.198
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	2.293.496	2.539.561	1.964.419
Direito de uso – arrendamentos	8.075.901	6.773.372	5.508.928
Direito de uso – manutenção de aeronaves	935.657	779.176	490.667
Imobilizado	2.295.849	1.953.089	1.961.174
Total de ativos	20.532.908	18.721.293	18.533.473
Empréstimos e financiamentos circulantes	1.125.858	1.127.729	1.023.390
Empréstimos e financiamentos não-circulante	9.774.664	7.508.689	8.995.341
Passivo de arrendamento circulante	3.349.056	4.025.948	3.497.665
Passivo de arrendamento não-circulante	9.106.771	10.556.885	11.392.910

Em 31 de dezembro de 2023 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,7x vezes.
Em linha com nossa perspectiva e uma redução de 2 pontos em relação ao 4T22. A redução do nosso índice de alavancagem está relacionada principalmente ao nosso processo de desalavancagem, atingindo uma alavancagem de 3,7x, uma redução de 2 pontos inteiros em um ano, e em linha com nossas perspectivas. Essa redução foi resultado do plano de otimização de capital, ou seja, a bem-sucedida oferta de troca dos títulos de dívida e a nova emissão de notas seniores com garantias e as renegociações com arrendadores e fornecedores.

Em 31 de dezembro de 2022 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 5,7 vezes. A redução do nosso índice de alavancagem está relacionada principalmente com uma elevação no EBITDA Ajustado, ao longo do ano de 2022, principalmente devido a melhoras significativas na capacidade, receita e lucros em comparação com o ano anterior. Em 2022, com a intensificação do retorno das atividades econômicas, as viagens de negócios voltaram a crescer e o número de viagens de turismo se manteve elevado.

Em 31 de dezembro de 2021 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 11,2 vezes. A redução do nosso índice de alavancagem está relacionada principalmente com uma elevação no EBITDA Ajustado, ao longo do ano de 2021, principalmente devido a retomada gradual da demanda de passageiros, parcialmente compensado pela desvalorização de 7,4% do real no final do período, a entrada de novas aeronaves na frota e capital levantado por meio da emissão de dívida com vencimento em 2026.

(em milhares de reais)

Em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Caixa e equivalentes de caixa	1.897.336	668.348	3.073.799
Total do Ativo	20.532.908	18.721.293	18.533.473
Empréstimos e financiamentos	10.900.522	8.636.418	10.018.731
Passivo de Arrendamento	12.455.827	14.582.833	14.890.575
Total do patrimônio líquido	(21.327.844)	(19.007.498)	(18.332.998)
Total do passivo e patrimônio líquido	20.532.906	18.721.292	18.533.473

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

b. Estrutura de capital:

A seguir, apresentamos um resumo da nossa estrutura de capital nos períodos indicados:

(em milhares de reais)

Em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Empréstimos e financiamentos Circulante e não-circulante	10.900.522,0	9.009.870,0	10.018.731,0
Passivo de arrendamento circulante e não-circulante	12.455.827,0	14.582.833,0	14.890.575,0
Caixa e equivalentes de caixa	(1.897.336,0)	(668.347,9)	(3.073.799,0)
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	(780.312,0)	(733.043,3)	(908.149,0)
Subarrendamento a receber	(30.802,0)	(176.053,0)	(274.198,0)
Dívida líquida	20.647.899,0	22.015.258,8	20.653.160,0
Patrimônio líquido	(21.327.844,0)	(19.007.498,0)	(18.332.998,0)
Capital Total líquido (1)	**(679.945,0)**	**3.007.760,8**	**2.320.162,0**

(1) Capital total líquido corresponde à soma de nossa dívida líquida e patrimônio líquido.

Apresentamos abaixo a relação entre capital próprio e capital de terceiros, em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, para os períodos indicados:

(em milhares de reais)

Em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Patrimônio Líquido (a)	(21.327.844,0)	(19.007.498,0)	(18.332.998,0)
Passivo Circulante + Passivo não-circulante (b)	41.860.750,0	37.728.789,8	36.866.471,0
Total do passivo e patrimônio líquido (c)	20.532.906,0	18.721.291,8	18.533.473,0
% Capital Próprio (a)/(c)	**-103,9%**	**-101,5%**	**-98,9%**
% Capital de Terceiros (b)/(c)	**203,9%**	**201,5%**	**198,9%**

Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2023 deve-se principalmente a oferta de R$3.831,0 milhões realizada no terceiro trimestre, ao aumento no valor presente de nossos passivos de arrendamento devido à redução na taxa de desconto de 21,3% para 16,5%, e a desvalorização do real no final do período de 6,1%, parcialmente compensada pelo nosso contínuo processo de desalavancagem com mais de R$5,0 bilhões em pagamentos de empréstimos e arrendamentos durante o ano.

Atuamos em um setor intensivo em capital e nosso nível de endividamento deve-se principalmente à necessidade de financiamento de novas aeronaves e de capital de giro para sustentar o crescimento de nossas operações. Em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, o capital de terceiros representava 203,9%, 201,5% e 198,9% em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, respectivamente.

Acreditamos que a nossa atual estrutura de capital é adequada para fazer frente aos nossos investimentos e às nossas obrigações, tendo em vista o desempenho de nossos indicadores financeiros e condição patrimonial.

c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, nosso passivo circulante totalizou R$14.748,9 milhões, R$15.056,1 milhões e R$11.710,2 milhões, respectivamente. O saldo de passivo circulante nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 inclui R$5.205,9 milhões, R$4.140,0 milhões e R$3.063,8 milhões, respectivamente, relacionados à receita diferida de transportes a executar. Esta obrigação é realizada mediante a prestação do serviço e não resulta em desembolso direto de caixa.

Em 31 de dezembro de 2022, o saldo do ativo circulante totalizou R$4.871,9 milhões comparado com R$5.846,3 milhões em 31 de dezembro de 2021. O saldo do ativo circulante em 31 de dezembro de 2022 foi inferior às nossas obrigações de dívida (empréstimos, financiamentos, passivos de arrendamento e contas a pagar) de curto prazo, equivalentes a R$8.339,9 milhões, devido ao aumento dos passivos de arrendamento e contas a pagar de curto prazo.

Os diretores da Companhia entendem que temos condições de honrar os compromissos financeiros assumidos, embora não possamos garantir que tal situação permanecerá inalterada, especialmente considerando a incerteza na economia brasileira, suas operações e fluxos de caixa futuros. Caso a Companhia entenda necessário contrair empréstimos adicionais para financiar suas atividades e investimentos ou renegociar os termos e condições de suas dívidas de curto prazo, acredita ter capacidade para contratá-los. Para maiores informações, vide o fator de risco “Nossos contratos de financiamento contêm obrigações e restrições que limitam a nossa capacidade de celebrar transações prevendo alterações de controle,

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

de terminar nosso relacionamento com determinados fornecedores e/ou incorrer em determinados níveis de endividamento".

d. Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não- circulantes utilizadas

Historicamente, nosso investimento vem sendo financiado por uma combinação entre a geração própria de caixa e recursos de terceiros, composto, principalmente, por contratos de empréstimos e financiamentos.

Financiamos nossas aeronaves através de contratos de arrendamento operacional ou arrendamento financeiro. Os arrendamentos operacionais podem ser realizados através da venda da aeronave e arrendamento junto ao próprio comprador (*sale and leaseback*), ou através de contratos diretos com arrendadores. A maioria das nossas operações com arrendamento financeiro são realizadas com recursos de terceiros que somam até 85% do preço de compra das aeronaves. O valor restante é financiado pelo nosso caixa ou alternativas de financiamento.

Os diretores da Companhia entendem que essas iniciativas são recorrentes e seguem o curso normal dos negócios da Companhia dentro de uma gestão prudente do seu passivo financeiro.

e. Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não- circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez

Sempre que apropriado, obteremos empréstimos e financiamentos para fazer frente aos nossos investimentos e às nossas obrigações.

A Companhia pretende continuar a financiar suas operações por meio da geração futura de caixa decorrente de suas atividades operacionais e de operações de captação de recursos no mercado financeiro. Não obstante essas fontes de recursos terem sido suficientes no passado, no futuro e caso os diretores da Companhia julguem pertinente, a utilização de outras fontes de financiamento como o mercado de capitais ou contratar financiamentos com instituições financeiras com as quais a Companhia tem relacionamento para financiar sua necessidade de capital de giro no curto prazo, principalmente enquanto persistirem os efeitos da pandemia.

f. Níveis de endividamento e as características de tais dívidas

i. Contratos de empréstimos e financiamentos relevantes

Nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida ajustada[1] pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,7 vezes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida ajustada[2] pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 5,7 vezes.
Já no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida ajustada[3] pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 11,2 vezes.

Nosso índice de alavancagem reduziu no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, comparado com 31 de dezembro de 2022, devido principalmente ao plano de otimização de capital bem-sucedido e amigável, desenvolvido e negociado rapidamente de forma a proteger e maximizar o valor para todos os nossos acionistas.

Grande parte do nosso endividamento é composto por contratos de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras celebrados por nossa controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Azul Linhas Aéreas") que visam garantir recursos para nossos investimentos cujos objetivos são, basicamente, a expansão da nossa frota de aeronaves e capital de giro.

As principais garantias oferecidas para a captação de linhas de financiamento têm sido notas promissórias, a cessão dos direitos sobre parte dos nossos recebíveis, alienação fiduciária de algumas de nossas aeronaves, peças e equipamentos, do hangar de Viracopos e das ações da subsidiária não-operacional IntelAzul S.A. (anteriormente denominada "Tudo Azul S.A."), fiança e avais prestados por nós.

---

[1] A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R$ 1.201,6 registrado na rubrica de empréstimos e financiamentos, por se referir às debêntures conversíveis. Nesse momento, é mais provável que sim, do que não, que tais debêntures sejam convertidas em participação acionária.

[2] A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R$ 1.403,7 registrado na rubrica de empréstimos e financiamentos, por se referir às debêntures conversíveis. Nesse momento, é mais provável que sim, do que não, que tais debêntures sejam convertidas em participação acionária.

[3] A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R$ 1.873,0 registrado na rubrica de empréstimos e financiamentos, por se referir às debêntures conversíveis. Nesse momento, é mais provável que sim, do que não, que tais debêntures sejam convertidas em participação acionária.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

A tabela abaixo apresenta a taxa de juros praticada e o saldo devedor de nossos principais contratos financeiros, nos períodos indicados:

		(em milhares de R$)		
Em moeda estrangeira (US$)	**Encargos financeiros**	**2023**	**2022**	**2021**
Aeronaves e motores	Pré entre 6,5% e Sofr 1M + 4,6%	363.365	730.673	1.093.514
Capital de giro	Pré entre 5,9% e 11,9%	8.350.460	5.193.618	5.539.930
Debêntures	Pré 12,3%	**1.201.610**	**1.403.719**	**1.873.001**
Em moeda nacional (R$)				
Aeronaves e motores	Pré 6,3% e Selic + 5,5%	36.368	61.566	112.368
Capital de giro	CDI + 3,1%	29.647	499.672	666.901
Debêntures	CDI + 5,4%	919.072	747.170	733.017
Total em milhares de R$		**10.900.522**	**8.636.418**	**10.018.731**
Circulante		1.125.858	1.127.729	1.023.390
Não-circulante		9.774.664	7.508.689	8.995.341

Em 31 de dezembro de 2023, tínhamos 236 aeronaves e motores sob arrendamento operacional com um saldo agregado de R$11.567,9 milhões, 21 aeronaves e motores mantidos sob arrendamento financeiro, com um total em aberto de R$650,7 milhões, tendo como garantia a aeronave subjacente e 32 aeronaves e motores próprios, que estão contabilizadas no Ativo Imobilizado no valor líquido de depreciação de R$1.598,2 milhões. De nossa frota contratual de 209 aeronaves, 3 aeronaves Embraer E1 estão subarrendadas à Breeze.

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 31 de dezembro de 2023:

Sênior notes 2026

Em junho de 2021, a controlada Azul *Investments* LLP concluiu uma captação bruta de recursos financeiros no exterior no valor total do principal de US$600 milhões, equivalente a R$3,1 bilhões, na linha de capital de giro, denominada Sênior Notes 2026, e com um cupom de 7,25% por ano, com amortizações semestrais e vencimento do principal em junho de 2026. A Companhia incorreu em custos de captação de R$75.645 para contratação do empréstimo, que serão amortizados ao longo do contrato, conforme requerido pelo CPC-48, equivalente ao IFRS-9. A Companhia e sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. prestaram garantia irrevogável, incondicional e integral para honrar o pagamento das obrigações relacionadas à dívida, e os recursos líquidos provenientes da emissão serão utilizados pela Companhia para propósitos corporativos em geral.

Em julho de 2023, a subsidiária Azul Investments concluiu suas ofertas de troca e como consequência a subsidiária Azul Secured emitiu R$2.725.010 (equivalente a US$568.219) de valor principal, com juros de 10,9% a.a. e vencimento em 2030 (que foram emitidas em troca de R$2.725.166 (equivalente a US$568.252) de valor principal agregado das “Senior Notes 2026”).

O saldo remanescente dessa emissão segue com o fluxo de pagamento de juros e amortização nas datas originais.

O saldo em aberto dessa emissão, em 31 de dezembro de 2023, é de R$ 152,6 milhões.

Debênture Conversível

Dívida pertencente à Azul S.A., contratada em novembro de 2020, com vencimento em outubro de 2025. Valor total de R$1.745,9 milhões, sendo 1.745.900 milhões debêntures com valor nominal unitário de R$1.000,00 na data de emissão. Deste total, os investidores âncoras (Knighthead Capital Management LLC e a Certares Management LLC) possuem 1.668.720 debêntures.

As debêntures são da espécie com garantia real, nos termos do artigo 58 da Lei das Sociedades por Ações, consistindo: (i) na Garantia Fiduciária de Ações da subsidiária não-operacional IntelAzul S.A. (conforme definido abaixo); (ii) na Garantia Fiduciária do Hangar de Viracopos (conforme definido abaixo); (iii) na Garantia Fiduciária de Direitos de Propriedade Intelectual (conforme definido abaixo); e (iv) na Garantia Fiduciária de Direitos Creditórios (conforme definido abaixo). Adicionalmente, as Debêntures serão garantidas: (v) pela Fiança (conforme definido abaixo); e (vi) pela *Guarantee* (conforme definido abaixo).

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

A taxa de juros da emissão é de 7,5% a.a. ano, base 360 dias, durante o primeiro ano. Estes juros serão incorporados ao principal ao final do período. A partir de outubro de 2021, a taxa de juros é de 6,0% a.a., base 360, com pagamentos semestrais a partir de abril de 2022 até o vencimento. O valor de principal é amortizado em uma única parcela no vencimento da operação. Além disso, a remuneração de juros e principal leva em consideração a variação de dólar PTAX entre o dia anterior à data de emissão e o dia anterior a cada um dos pagamentos subsequentes.

As debêntures são conversíveis em ações AZUL4 a critério dos debenturistas, sendo o preço de conversão de R$32,2649 por ação preferencial, resultando em um prêmio de conversão inicial de 27,50% calculado sobre a média ponderada por volume (VWAP) de 30 pregões da ação de referência de R$25,3058. Para efeito de conversão, é considerada a incorporação dos juros, porém não se leva em consideração a variação cambial.

Em julho e agosto de 2023, a Companhia e os debenturistas celebraram alterações nas condições originais das dívidas de debêntures conversíveis. Em resumo:

- Preço de conversão: de R$32,26 para R$22,78 por ação preferencial;
- Taxa de juros nominal: de 6,0% a.a. para 12,3% a.a.; e
- Prazo e data de vencimento: de outubro de 2025 para outubro de 2028.

O resgate antecipado obrigatório corresponde a R$542.496 (equivalente a US$108.900) e foi determinado da seguinte forma:

- o valor de resgate de cada debênture passível foi de 120% do valor nominal unitário atualizado das debêntures, ou seja, o valor nominal unitário atualizado das debêntures acrescido de prêmio de 20% sobre o valor acima mencionado; e
- todos e quaisquer juros e atualizações monetárias incorridos e não pagos.

Essa emissão compartilha com um pacote de garantias conforme descrito mais adiante no item Garantias.

O saldo remanescente dessa emissão segue com o fluxo de pagamento de juros e amortização nas datas originais.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2023, é de R$ 1.201,6 milhões.

***U.S. International Development Finance Corporation – DFC* (previamente conhecida como OPIC)**

Em janeiro de 2019 a Azul Linhas Aéreas e a *U.S. International Development Finance Corporation* – instituição do governo norte-americano e conhecida anteriormente como OPIC – celebraram um contrato de financiamento de US$200 milhões pelo qual a Companhia obteve acesso a uma linha de crédito para realizar a manutenção dos motores de suas aeronaves Embraer E-195. O objetivo desta linha era financiar até 75% das despesas com a manutenção destes motores, e com essa parceria, a Azul Linhas Aéreas tornou-se a primeira companhia aérea do mundo a obter um financiamento dessa natureza com o DFC. Esta linha de crédito tem prazo de 24 meses para desembolsos e período de carência de 30 meses. A Companhia pode solicitar um desembolso a cada trimestre a partir da data de assinatura do contrato e cada desembolso será amortizado em 6 parcelas semestrais e sucessivas, sendo a primeira parcela a vencer em setembro de 2021, e a última em março de 2024. Os desembolsos podem ser financiados com taxa de juros fixa ou flutuante, à escolha da Companhia no momento do desembolso. A taxa de juros flutuante é calculada pela soma da *US Treasury* de 91 dias, mais margem DFC, mais margem do investidor; enquanto a taxa fixa equivale à taxa flutuante na data de precificação do desembolso. Este contrato é garantido por aval prestado pela Companhia.

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos no fim de cada trimestre *(covenants)*, poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, nas seguintes hipóteses: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

Em dezembro de 2023, a Companhia obteve *waiver* em relação ao descumprimento de *covenants* relativos aos períodos contábeis findos em 31 de dezembro de 2023.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2023, é de R$ 122,6 milhões.

10ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em dezembro de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua décima distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 20.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R$10,0 mil, totalizando na data da emissão R$200,0 milhões. As debêntures vencem em dezembro de 2023, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de dezembro de 2021 em 3 parcelas.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 116,9% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI-Depósitos Interfinanceiros de um dia, “extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculadas e divulgadas diariamente pela B3, no informativo diário, disponível em sua página na Internet (http://www.b3.com.br), calculados de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por dias úteis decorridos desde a

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

data de integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (http://www.b3.com.br).

As debêntures contam com: (i) garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios de titularidade da Azul Linhas Aéreas; e (ii) fiança da Companhia.

A remuneração das debêntures será paga semestralmente, a contar da data de emissão, sempre no dia 20 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 20 de junho de 2019 e o último na data de vencimento ou na data em que ocorrer o resgate antecipado facultativo ou o vencimento antecipado das debêntures, se for o caso.

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 6,5x (seis vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

Em dezembro de 2020 foi assinada a renegociação dos fluxos de pagamento da debênture com o Banco do Brasil, sendo o vencimento alterado de dezembro de 2021 para dezembro de 2023. Além disso, o principal, que era amortizado em duas parcelas iguais em dezembro de 2021 e dezembro de 2022, passa a ser amortizado em 18 parcelas mensais a partir de julho de 2022, com término previsto em dezembro de 2023. Os juros acumulados durante o período de remuneração serão capitalizados ao fluxo do principal, junto com sua amortização. A taxa de juros passa a ser de 122% CDI para CDI + 3,0% a partir da data de assinatura da renegociação. Os juros devem ser pagos semestralmente, em dezembro de 2020, junho de 2021 e dezembro de 2021 e posteriormente devem ser pagos em 18 parcelas mensais, a partir de julho de 2022 a dezembro de 2023.

Em junho de 2022 foi assinada a renegociação dos fluxos de pagamento, sendo o vencimento alterado para dezembro de 2027, com fluxos irregulares de amortização em 2022, e a retomada dos fluxos regulares de amortização trimestral a partir de março de 2023. A taxa de juros passa a ser CDI + 5%aa.

Durante o primeiro trimestre de 2023, a subsidiária Azul Linhas Aéreas renegociou os termos das debêntures, de modo amortizar parcialmente o saldo devedor, estender o prazo de vencimento de dezembro de 2027 para dezembro de 2028, e suspensão temporária da cessão fiduciária de direitos creditórios para o ano de 2023. Não houve alteração nas taxas de juros.

Os recursos líquidos captados por meio da 10ª (décima) emissão foram destinados ao reforço de caixa da Companhia, no curso normal de seus negócios.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2023, é de R$ 163,7 milhões.

9ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em junho de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua nona distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 50.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R$10,0 mil, totalizando na data da emissão R$500,0 milhões. As debêntures vencem em dezembro de 2021, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de dezembro de 2020 em 2 parcelas iguais.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 122,0% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI-Depósitos Interfinanceiros de um dia, “extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculadas e divulgadas diariamente pela B3, no informativo diário, disponível em sua página na Internet (http://www.b3.com.br), calculados de forma exponencial e cumulativa, pro rata temporis por dias úteis decorridos desde a data de integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (http://www.b3.com.br).

As debêntures contam com (i) garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios de titularidade da Azul Linhas Aéreas; e (ii) fiança da Companhia.

A remuneração das debêntures será paga semestralmente, a contar da data de emissão, sempre nos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em dezembro de 2018 e o último na data de vencimento ou na data em que ocorrer o resgate antecipado facultativo ou o vencimento antecipado das debêntures, se for o caso.

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 6,5x (seis vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Os recursos líquidos captados por meio da 9ª (nona) emissão foram destinados ao pagamento total, no vencimento, das notas promissórias comerciais provenientes da 6ª (sexta) emissão de notas promissórias comerciais da Companhia nos termos da Instrução CVM nº 566, de 31 de julho de 2015, objeto de oferta pública de distribuição, com esforços restritos de distribuição, nos termos da Lei 6.385, da Instrução da CVM 476, e das demais disposições legais e regulamentares aplicáveis, no valor total de R$300 milhões, com data de emissão de dezembro de 2017 e com data de vencimento em junho de 2018, e para o reforço de caixa da emissora, no curso normal de seus negócios.

Em dezembro de 2020, foi concluída a renegociação do fluxo de amortização da debênture com o Banco do Brasil, sendo o vencimento alterado de dezembro de 2021 para dezembro de 2023. Além disso, o principal que era amortizado em duas parcelas iguais em dezembro de 2021 e dezembro de 2022, passa a ser amortizado em 18 parcelas mensais começando em julho de 2022, com término previsto para dezembro de 2023. Os juros acumulados durante o período de remuneração serão capitalizados ao fluxo o principal junto com sua amortizado. A taxa de juros passa a ser de 122% CDI para CDI + 3,0%, a partir da data de assinatura da renegociação. Os juros devem ser pagos semestralmente, em dezembro de 2020, junho de 2021 e dezembro de 2021 e posteriormente deverão ser pagos em 18 parcelas mensais, a partir de julho de 2022 a dezembro de 2023.

Em junho de 2022 foi assinada a renegociação dos fluxos de pagamento, sendo o vencimento alterado para dezembro de 2027, com fluxos irregulares de amortização em 2022, e a retomada dos fluxos regulares de amortização trimestral a partir de março de 2023. A taxa de juros passa a ser CDI + 5%aa.

Durante o primeiro trimestre de 2023, a subsidiária Azul Linhas Aéreas renegociou os termos das debêntures, de modo amortizar parcialmente o saldo devedor, estender o prazo de vencimento de dezembro de 2027 para dezembro de 2028, e suspensão temporária da cessão fiduciária de direitos creditórios para o ano de 2023. Não houve alteração nas taxas de juros.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2023, é de R$ 411,2 milhões.

11° emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Durante o segundo trimestre, a subsidiária ALAB outorgou a 11ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie com garantia real, em série única, no valor principal R$600.000, com valor nominal unitário de R$1, taxa equivalente a CDI+6,0% a.a. e vencimento em junho de 2024. Os juros incidentes serão amortizados mensalmente.

As debêntures contam com (i) garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios de titularidade da Azul Linhas Aéreas; e (ii) fiança da Companhia.

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (covenants), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento do índice de alavancagem igual ou menor a 3,75x, a partir de 31 de dezembro de 2023, calculado através do índice obtido por dívida líquida ajustada/EBITDA ajustado.

Os recursos foram integral e exclusivamente utilizados para o pagamento de fornecimento de combustíveis de aviação.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2023, é de R$ 358,9 milhões.

Sênior Notes 2024

Em outubro de 2017, a Azul Investments LLP, subsidiária da Azul Linhas Aéreas realizou a sua primeira emissão das *Senior Notes* sem garantias no mercado internacional com garantia fidejussória da Companhia e da controlada Azul Linhas Aéreas, no valor de US$400,0 milhões. As *Senior Notes* têm vencimento em outubro de 2024, com juros de 5,875% ao ano.

Os recursos captados por meio da emissão foram destinados para o pré-pagamento de dívidas e resgate antecipado de valores mobiliários de emissão da Azul Linhas Aéreas ainda em circulação, bem como para o reforço de seu capital de giro, inclusive (i) resgate total das debêntures da 5ª Emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas; (ii) resgate total das debêntures da 7ª emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas.

As Sênior Notes poderão ser resgatadas pelo valor de face após quatro anos da data de emissão.

Em julho e outubro de 2023, a subsidiária Azul Investments concluiu suas ofertas de troca e como consequência a subsidiária Azul Secured emitiu, respectivamente:

• R$1.410.967 (equivalente a US$294.215) de valor principal, com juros de 11,5% a.a. e vencimento em 2029 (que foram emitidas em troca de R$1.410.967 (equivalente a US$294.215) de valor principal agregado das “Senior Notes 2024”);

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

• R$186.005 (equivalente a US$36.778) de valor principal, com juros de 11,5% a.a. e vencimento em 2028 (que foram emitidas em troca de R$190.819 (equivalente a US$37.730) de valor principal agregado das “Senior Notes 2024”)

O saldo remanescente dessa emissão segue com o fluxo de pagamento de juros e amortização nas datas originais.

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2023 é de R$ 332,1 milhões.

Sênior Notes 2028

Em julho de 2023, a subsidiária Azul Secured finalizou uma oferta privada de títulos de dívida seniores no valor principal de R$3.831.040 (equivalente a US$800.000), com juros de 11,9% a.a. pagos trimestralmente a partir de novembro de 2023 e vencimento do principal em agosto 2028. Os recursos líquidos serão utilizados para o pagamento de certas dívidas, obrigações e outros fins corporativos.

Em outubro de 2023, a subsidiária Azul Secured emitiu notas adicionais no valor principal de R$186.005 (equivalente a US$36.778). Tais notas foram emitidas em troca do valor principal agregado de R$190.819 (equivalente a US$37.730) das Senior Notes 2024.

Essa emissão compartilha um pacote de garantias conforme descrito mais adiante no item Garantias.

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2023 é de R$ 3.922,7 milhões

Notes 2029

Em julho de 2023, a subsidiária Azul Investments concluiu suas ofertas de troca e como consequência a subsidiária Azul Secured emitiu R$1.410.967 (equivalente a US$294.215) no valor principal de títulos de dívidas, com juros de 11,5% a.a. pagos trimestralmente, e vencimento do principal em 2029 (que foram emitidas em troca de R$1.410.967 (equivalente a US$294.215) no valor principal agregado de 5,9% das “Senior Notes 2024”).

Essa emissão compartilha com um pacote de garantias conforme descrito mais adiante no item Garantias.

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2023 é de R$ 1.165,5 milhões.

Notes 2030

Em julho de 2023, a subsidiária Azul Investments concluiu suas ofertas de troca e como consequência a subsidiária Azul Secured emitiu R$2.725.010 (equivalente a US$568.219) no valor principal de títulos de dívidas, com juros de 10,9% a.a.pagos trimestralmente, e vencimento do principal em 2030 (que foram emitidas em troca de R$2.725.166 (equivalente a US$568.252) no valor principal de 7,3% das “Senior Notes 2026”).

Em agosto de 2023 houve a amortização de R$ 278 milhões (equivalente a U$ 56 milhões).

Essa emissão compartilha com um pacote de garantias conforme descrito mais adiante no item Garantias.

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2023 é de R$ 2.777,5 milhões.

Banco do Brasil S.A.

Em dezembro de 2014, a Azul Linhas Aéreas e o Banco do Brasil S.A. (“BB”), celebraram o Contrato de Abertura de Crédito Fixo BNDES PSI FINAME no valor de R$119,9 milhões, para fins de financiamento para aquisição de aeronave no valor de R$91 milhões, em duas tranches com vencimento em 108 parcelas e prazo de carência de 12 meses, sendo a primeira parcela de amortização em fevereiro de 2016 e a última em dezembro de 2025, nos termos de seu primeiro aditivo.

Sobre o valor principal do crédito incide taxa de juros de 6,00% ao ano para a primeira tranche, e 5,46% acima da variação da Selic para a segunda tranche. O contrato é garantido por: (i) alienação fiduciária da aeronave a ser adquirida com os recursos do financiamento; e (ii) nossas fianças. Caso a garantia seja inferior a 117,65% do valor do saldo devedor do contrato, será exigido reforço da garantia, sob pena de vencimento antecipado da dívida.

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, nas seguintes hipóteses: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida ajustado deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida ajustada; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida ajustada pelo EBITDAR.

A Azul Linhas Aéreas também se encontra sujeita às Condições Gerais Reguladoras das Operações relativas à FINAME.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2023, é de R$ 30,8 milhões.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Senior Notes 2030

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia definiu as condições de repactuações e passou a firmar acordos definitivos com os arrendadores e fornecedores de serviços e peças para aeronaves, que concordaram em receber títulos de dívida negociáveis com vencimento em 2030 ("*Notes*") e dívida com possibilidade de liquidação em ações preferencias da Azul ou caixa, a critério da Companhia ("*Equity*") de forma a refletir a nova geração de caixa da Companhia, sua melhor estrutura de capital e a redução em seu risco de crédito.

Arrendadores

- *Notes:* R$1.385.115 (equivalente a US$286.104), com juros a serem pagos trimestralmente a partir de dezembro de 2023, com juros de 7,5% a.a., e vencimento do principal em junho de 2030; e
- *Equity:* R$2.178.740 (equivalente a US$450.032) com pagamentos trimestrais consecutivos, iniciando em julho de 2024.

Fornecedores de serviços e peças para aeronaves

- *Notes*: R$408.541 (equivalente a US$84.386), com juros a serem pagos trimestralmente a partir de dezembro de 2023, com juros de 7,5% a.a. e vencimento do principal em junho de 2030; e
- *Equity*: R$159.775 (equivalente a US$33.002), com pagamentos trimestrais consecutivos, iniciando em janeiro de 2025.

Garantias

O pacote de garantias das renegociações de dívidas e da emissão de títulos de dívidas Senior notes 2028 ocorridas ao longo do ano de 2023, consiste na cessão fiduciária do fluxo dos recebíveis da Azul Viagens e do programa de fidelidade, e da alienação fiduciária da propriedade intelectual do programa de fidelidade, sendo garantia em primeiro grau para os Senior Notes 2028 e para as Debentures Conversíveis, e garantia em segundo grau para os Senior Notes 2029 e 2030.

i. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Em 31 de dezembro de 2023, não possuíamos qualquer outra operação relevante de longo prazo com instituições financeiras, além daquelas mencionadas no item anterior.

ii. grau de subordinação entre as dívidas

Em eventual concurso universal de credores, a subordinação entre as obrigações registradas no passivo exigível acontecerá de acordo com a Lei nº 11.101/05: (i) obrigações sociais e trabalhistas; (ii) impostos a recolher; (iii) arrendamento mercantil (garantia real); (iv) empréstimos e financiamentos; (v) créditos quirografários; (vi) créditos subordinados; e (vii) dividendos e juros sobre capital próprio.
Nos nossos contratos de arrendamento mercantil financeiro, o arrendador tem prioridade, em relação aos demais credores, na recuperação da aeronave, nos termos do contrato aplicável.

iii. eventuais restrições impostas ao emissor, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e à alienação de controle societário, bem como se o emissor vem cumprindo essas restrições

Os termos dos contratos de empréstimo e financiamento relevantes estão descritos no item 2.1 f (i) acima.

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2023, 2022 e 2021. Para fins das obrigações em nossos contratos de dívida descritos nos itens (i) e (ii) abaixo, "EBITDAR" significa o EBITDA calculado de acordo com a prática de mercado mais os custos incorridos com os arrendamentos operacional e financeiro relacionados a nossas aeronaves, no exercício imediatamente anterior ao cálculo. Para fins das obrigações em nosso instrumento de dívida descrito no item (iv) abaixo, "EBITDAR" significa o lucro ou prejuízo antes dos juros e imposto de renda no período antes da dedução de qualquer valor atribuível à amortização de ativos intangíveis ou à depreciação de ativos tangíveis ou qualquer valor atribuível ao pagamento das importâncias dos arrendamentos operacionais e em cada caso com relação ao respectivo período.

(i) Contrato de Abertura de Crédito Fixo com a Agência Nacional de Financiamento Industrial – FINAME, para aquisição/financiamento de uma aeronave executiva/comercial – modelo EMBRAER E-Jet E195, em dezembro de 2014, conforme aditado, entre a Azul Linhas Aéreas, como mutuária, Banco do Brasil, como credora, no valor principal de R$119,9 milhões, com vencimento para dezembro de 2025. O financiamento é garantido pela

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

alienação fiduciária da aeronave objeto deste financiamento. Somos obrigados a observar a seguinte obrigação financeira medida anualmente em 31 de dezembro: o índice de cobertura de dívida ajustado ser inferior a 1,2x, sendo obtido pela divisão do EBITDA pela amortização de financiamentos/empréstimos;

(ii) Debêntures não conversíveis emitidas em junho de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$500,0 milhões, com vencimento em dezembro de 2021. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como "Valor Mínimo"). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida/EBITDA igual ou menor do que 6,5x; Até 31 de dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA menor ou igual a 6,5 em 2023, 5,0 em 2024 e 2025, e 4,5 em 2026 e 2027.

(iii) Debêntures não conversíveis emitidas em 20 de dezembro de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$200,0 milhões, com vencimento em dezembro de 2023. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como "Valor Mínimo"). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x Até dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA menor ou igual a 6,5 em 2023, 5,0 em 2024 e 2025, e 4,5 em 2026 e 2027.

(iv) Financiamento para manutenção de motores GE CF34 para as aeronaves Embraer, no valor principal de US$200,0 milhões, com vencimento em março de 2024. Este empréstimo possui garantia do aval da Companhia e devemos observar as seguintes obrigações financeiras ao final de cada trimestre: (a) manutenção do índice de cobertura do serviço da dívida igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (b) alavancagem igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA. Em 19 de dezembro de 2023 a companhia obteve Waiver referente as obrigações encerradas na data de 31 de dezembro de 2023.

(v) Debêntures não conversíveis emitidas em junho de 2023 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$600,0 milhões, com vencimento em junho de 2024. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito, conforme percentuais indicados na escritura de emissão da debênture, somos obrigados a observar a seguinte obrigação financeira em 31 de dezembro de 2023: manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA igual ou menor do que 3,75x.

As dívidas da Companhia descritas neste item 2.1(f) possuem, conforme o caso, cláusulas restritivas habituais de contratos celebrados nos mercados financeiro e de capitais, tais como:

- Falência, recuperação judicial, recuperação extrajudicial, liquidação, dissolução ou extinção da Companhia e/ou qualquer das garantidoras;
- Inadimplemento das obrigações pecuniárias e não pecuniárias relativas aos respectivos instrumentos da dívida, observados eventuais períodos de cura;
- Transformação da forma societária da Companhia, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações;
- Cisão, fusão, incorporação (inclusive de ações) ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Companhia e/ou qualquer das garantidoras;
- Mudança e/ou transferência direta ou indireta do controle acionário da Companhia, sujeito a exceções;
- Alteração da atividade preponderante prevista no objeto social;
- Falsidade ou incorreção das declarações prestadas nos respectivos instrumentos de dívida;
- Inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de determinado valor;
- Protesto de títulos acima de determinado valor, sujeito a exceções;
- Descumprimento de decisões judiciais, extrajudiciais e/ou arbitrais não sujeita a recurso acima de determinado valor; e
- Distribuição de dividendos acima do mandatório em caso de mora sob os instrumentos de dívida.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

- Não conceder Endividamento a terceiros (incluindo controladas), conceder garantias em favor de Endividamento de terceiros (incluindo controladas) ou adquirir novos títulos e valores mobiliários representativos de dívida emitidos por terceiros (incluídos controladas).

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

Em 31 de dezembro de 2023, não possuíamos limite dentro das operações já contratadas.

h. Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras

A discussão a seguir sobre a nossa situação financeira e o resultado das nossas operações deverão ser lidos em conjunto com: (i) nossas demonstrações financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes nos demais itens do Formulário de Referência, em especial os demais subitens da seção 2.

Receita Líquida

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, 92,9% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 7,1% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem. A receita de transporte de passageiros, incluindo a receita decorrente do resgate de pontos do nosso programa de vantagens TudoAzul em nossos voos, é reconhecida na partida do voo programado ou quando o bilhete expira sem ser utilizado.

As receitas de transporte de passageiros dependem de nossa capacidade, taxa de ocupação e *yield*. A capacidade é calculada com base na nossa oferta de assentos por quilômetros ("ASK"), que representa o número de assentos oferecidos em nossa aeronave em cada etapa de voo, multiplicado pela distância em quilômetros de cada etapa. A taxa de ocupação, ou o percentual de nossa capacidade de fato utilizado por passageiros pagantes, é calculada dividindo-se o RPK, que representa o número de quilômetros voados por passageiros pagantes, pelo número de ASK. *Yield* é o valor médio que um passageiro paga para voar um quilômetro. Utilizamos RASK, ou receita dividida por ASKs e PRASK, ou receita de passageiros dividida por ASKs, como nossos principais indicadores de desempenho porque acreditamos que esses indicadores nos permitem avaliar a relação entre a taxa de ocupação e *yield*. Desde o primeiro ano de nossas operações, mantemos uma vantagem de RASK e PRASK em relação aos nossos concorrentes em razão da eficiência de nossa frota, que nos permite atingir um melhor equilíbrio entre oferta e demanda e assim atingir maiores taxas de ocupação e *yields*.

Nossas receitas são apresentadas líquidas de certos tributos, incluindo o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços ou ICMS; o Programa de Integração Social, ou PIS; e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social ou COFINS. O ICMS não se aplica a receitas de transporte de passageiros. A alíquota média de ICMS incidente sobre a receita de transporte de cargas varia de estado para estado, entre 4,0% e 19,0%. Em relação a receitas de transporte de passageiros, as alíquotas aplicáveis de PIS e COFINS são 0,65% e 3,0% respectivamente, devido a uma norma específica que determina o uso do sistema cumulativo de PIS e COFINS sobre essas receitas. As demais receitas são tributadas às alíquotas de 1,65% e 7,60%, respectivamente. O Imposto Sobre Serviços ou ISS é um imposto municipal com alíquotas de 2,0% a 5,0% incidente sobre a receita de serviços prestados.

Nossos resultados operacionais de qualquer trimestre não são necessariamente indicativos dos resultados do exercício porque a atividade de transporte aéreo está sujeita a oscilações sazonais significativas. De modo geral, esperamos que a demanda seja maior no primeiro e no quarto trimestre de cada ano em comparação ao segundo e ao terceiro trimestre. Esse aumento da demanda ocorre em razão do aumento de viagens nas épocas do Natal, Carnaval e nos períodos de férias escolares de verão. A atividade de transporte aéreo é igualmente volátil e muito afetada pelas tendências e ciclos econômicos. As oscilações no preço do combustível, nos gastos discricionários dos consumidores, intervenções nos preços das passagens, ações trabalhistas, condições climáticas e outros fatores resultaram em oscilações significativas nas receitas e resultados operacionais no passado.

Gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangível

Nossos gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangíveis nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, totalizaram R$972,3 milhões, R$1.451,1 milhões e R$776,8 milhões respectivamente. A maioria destes gastos é relacionada à aquisição de aeronaves, aquisição de peças de reposição, revisões e *checks* estruturais de motores, sistemas de TI e instalações.

A grande maioria das aquisições futuras de aeronaves possuem compromissos firmes de financiamento sob arrendamento operacional.

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais
Empenhamo-nos em manter uma estrutura operacional de baixo custo e procuramos minimizar nossas despesas utilizando uma frota nova e eficiente, com alta taxa de utilização diária, com uma única classe de serviço, mantendo alta produtividade dos nossos tripulantes, investindo em tecnologia e dispondo de canais de distribuição de baixo custo.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 32,8%, 45,2% e 34,9% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, respectivamente, do total das nossas despesas operacionais. Os preços do combustível de aviação no Brasil são mais altos do que em vários outros países como por exemplo os Estados Unidos, visto que os preços do combustível são controlados por um único produtor e um número concentrado de distribuidores. Nossos custos com combustível são variáveis e oscilam de acordo com o preço internacional do petróleo. Como o preço do petróleo é tabelado em dólares norte-americanos, nossos custos de combustível estão sujeitos a flutuações na taxa de câmbio real/dólar norte-americano.

A tabela abaixo indica a variação da média dos preços de combustível de aviação em moeda local:

	Preço médio QAV (litro)		Variação
31 de dezembro de 2023	R$	4,56	-16,1%
31 de dezembro de 2022	R$	5,44	63,6%
31 de dezembro de 2021	R$	3,32	43,3%

Com o objetivo de proteger nossa exposição aos preços de combustível, realizamos contratos futuros ou a termo para compra de petróleo com bancos. Também temos a opção de comprar um produto de proteção diretamente da Petrobras, que nos permite travar o custo do combustível de aviação que consumiremos no futuro, oferecendo, assim, uma proteção mais adequada do que contratos de futuros de petróleo, que não são perfeitamente correlacionados ao combustível de aviação. Além disso, a Petrobras nos oferece a opção de travar o custo do combustível de aviação em reais, protegendo, assim, nossa exposição não apenas aos preços de combustível, mas também às taxas de câmbio real/dólar norte-americano.

Adicionalmente, os impostos locais aplicáveis à venda de combustível de aviação são altos, com alíquotas entre 0,0% e 18,0%. Os estados brasileiros aplicam alíquotas diferentes de ICMS incidente sobre o combustível, exigindo ajustes contínuos em nossas tarifas para sustentar os aumentos do preço do combustível de aviação. No Brasil, diversos estados oferecem um incentivo fiscal ou subsidiam o imposto que incide sobre combustível para as companhias aéreas que fornecem mais conectividade entre cidades dentro do estado e outros destinos domésticos ou internacionais. Dado o tamanho de nossa malha e a diversidade de nossa frota, acreditamos que pagamos menores alíquotas de imposto sobre combustíveis comparado com nossos principais concorrentes.

Os gastos com salário e benefícios incluem, entre outros, planos de saúde, planos odontológicos, auxílio creche, seguro de vida, auxílio funeral, assistência psicossocial, auxílio-escola (concedido somente a executivos expatriados), verba-moradia (concedido somente a executivos expatriados), bonificações, previdência privada, vale transporte, vale alimentação e vale refeição. Acreditamos ter uma vantagem em comparação às empresas do setor em termos de gastos com salários e benefícios em razão da alta produtividade dos tripulantes mensurada pelo número médio de tripulantes por aeronave. Em 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2022, tínhamos 83 e 77 funcionários por aeronave, respectivamente, indicando uma maior produtividade de nossa força de trabalho comparada às dos nossos concorrentes.

Os custos com prestação de serviços incluem o uso das instalações aeroportuárias, operações de solo, tais como movimentação de bagagens dos clientes e tratores que realizam o *push-back* das aeronaves, traslado de ônibus para os clientes e serviços e produtos que oferecemos a bordo das nossas aeronaves, como bebidas e *snacks*. Durante a pandemia, por orientação da Anvisa, suspendemos o serviço de bordo, retomado durante o ano de 2022. Oferecemos serviços adicionais de ônibus gratuito entre um número limitado de localidades e aeroportos estratégicos, como transporte da cidade de São Paulo ao aeroporto de Viracopos, e acreditamos que o número de clientes adicionais que atraímos ao oferecer esse serviço mais do que compensa seu custo.

Nossas despesas comerciais e com publicidade incluem o pagamento de comissões a agentes de viagens e agentes de carga, taxas pagas pelo uso de sistemas de reserva de terceiros e agentes de reserva, taxas às administradoras de cartão de crédito e custos com publicidade associadas à venda de nossas passagens e outros produtos e serviços. Acreditamos que nossos custos com distribuição sejam menores do que os dos nossos concorrentes porque a maior parte de nossos clientes adquire passagens diretamente em nosso site na Internet, incluindo vendas por meio da Internet realizadas por agências de viagens. Fazemos uso de técnicas de marketing inovadoras e de baixo custo com foco nas ferramentas das redes sociais (Instagram, Facebook, Twitter e YouTube) gerando propaganda boca a boca, serviço gratuito de traslados de ônibus com nossa marca visivelmente estampada nos ônibus e campanhas publicitárias estratégicas para aumentar o reconhecimento da marca e oferecer promoções diretamente aos nossos clientes.

Os gastos com depreciação, amortização e *impairment* incluem a depreciação da totalidade dos nossos direitos de uso de arrendamento e de manutenção de aeronaves, ativos imobilizado e intangível e o *impairment*.

O custo com tarifas aeroportuárias é composto pelas tarifas de pouso e permanência de aeronave no solo, bem como as taxas de auxílio terminal e navegação. Ainda nessa despesa, reconhecemos também a tarifa de conexão cobrada atualmente em aeroportos concedidos à iniciativa privada (Viracopos, Guarulhos e Brasília). A maior parte dessas tarifas é estabelecida pela INFRAERO e pelo DECEA, e varia de acordo com o número de operações.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

O custo com materiais de manutenção e reparo consistem em manutenção leve (preventiva) e eventos de reparo. Nossa frota é mais jovem do que a dos nossos principais concorrentes, com uma idade média de 7,4 anos, excluindo aeronaves Cessna. Com o envelhecimento das aeronaves, nossas despesas com manutenção tendem a aumentar.

Para todas as nossas aeronaves, empregamos o método *built-in-overhaul* para contabilizar despesas de manutenção. Segundo este método, o custo de manutenção do motor é capitalizado e amortizado como um componente de depreciação e amortização até a próxima visita para manutenção. As visitas para manutenção são estimadas com base no tempo médio de remoção do motor sugerido pelo fabricante e que podem variar de acordo com a finalidade de utilização da aeronave, bem como em mudanças na periodicidade da manutenção sugeridas pelo fabricante. Além disso, essas hipóteses podem ser afetadas por eventos inesperados que podem danificar um componente importante, sendo necessária uma visita extraordinária de manutenção antes de um evento programado.

Outros gastos operacionais consistem em despesas gerais e administrativas, serviços de terceiros, despesas com viagens, transportes, refeições e lanches e treinamento para a tripulação e pessoal de apoio em solo.

Um pouco mais da metade de nossos custos como combustível de aviação, pagamento de arrendamentos de aeronaves, e manutenção oscila com mudanças nas taxas de câmbio real/dólar norte-americano. Os arrendamentos de aeronaves são também parcialmente expostos a flutuações nas taxas de juros. Contratamos operações de *hedge* para nos proteger contra aumentos nos preços do combustível, taxas de câmbio e taxas de juros. Para informações adicionais, vide seção 5 do Formulário de Referência.

Resultado Financeiro

Nosso resultado financeiro inclui a remuneração obtida em aplicações financeiras e subarrendamento de aeronaves a receber. Nossas despesas financeiras incluem despesas dos juros incidentes sobre nosso endividamento com arrendamento de aeronaves, empréstimos, debêntures e capital de giro.

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, 10% e 19% respectivamente, da nossa dívida não relacionada a aeronaves foram denominados em reais e, portanto, não estão expostas às oscilações cambiais. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no final de 31 de dezembro de 2023 está relacionada com a decisão da Companhia de compensar parte da sua exposição ao hedge de combustível com a liquidação e realização de ganhos de aproximadamente metade de suas operações de *hedge* cambial, após queda significativa nos preços do petróleo durante o primeiro trimestre de 2020. Os saldos de instrumentos financeiros derivativos incluem os ganhos ou perdas em nossos instrumentos financeiros usados para proteger nossas exposições. As despesas de variação cambial referem-se ao ganho ou perda líquido sobre nossos ativos e passivos atrelados à apreciação ou depreciação do real contra o dólar norte-americano e têm efeito limitado em nossa posição de caixa.

Resultados Operacionais

Nossa receita e estrutura enxuta de custo nos conferiu margens EBITDA Ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes de 27,3%, 20,3% e 26,7 nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021. A margem EBITDA de 2023 apresentou um crescimento em relação à margem EBITDA de 2022, demonstrando o potencial de lucratividade dos nossos negócios no futuro. Acreditamos ainda que o nosso plano estratégico de operar a aeronave certa de acordo com a demanda de cada mercado nos permitirá manter um baixo custo por viagem e reduzir o CASK ao longo do tempo, tanto em termos absolutos como em relação aos nossos concorrentes.

O quadro abaixo inclui informações operacionais que demonstram nosso crescimento entre 31 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2023:

			Aeronaves no encerramento do período		
Aeronaves no encerramento do período em	**Cidades Atendidas**	**Funcionários**	**Próprias**	**Arrendadas**	**Total**
31 de dezembro de 2008[1]	3	712	3	2	5
31 de dezembro de 2009[1]	17	1.535	8	6	14
31 de dezembro de 2010[1]	28	2.940	14	13	27
31 de dezembro de 2011[1]	43	4.329	22	27	49
31 de dezembro de 2012[1] [2]	100	8.914	50	74	124
31 de dezembro de 2013[1]	103	9.848	56	81	137

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

31 de dezembro de 2014(1)	106	10.501	46	107	153
31 de dezembro de 2015(1)	102	10.533	46	106	152
31 de dezembro de 2016(1) (3)	102	10.311	39	100	139
31 de dezembro de 2017(1) (3)	104	10.878	27	120	147
31 de dezembro de 2018(1) (3)	110	11.807	20	123	143
31 de dezembro de 2019(3)	116	13.189	19	147	166
31 de dezembro de 2020(4)	112	11.108	34	158	192
31 de dezembro de 2021(5)	147	12.485	37	155	192
31 de dezembro de 2022(6)	158	13.543	38	172	210
31 de dezembro de 2023(7)	167	15.248	38	169	207

(1) Inclui aeronaves detidas sob arrendamentos operacionais, que não eram registradas em nosso balanço patrimonial.
(2) Inclui informações operacionais resultantes da aquisição da TRIP a partir de 30 de novembro de 2012.
(3) Inclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP.
(4) Inclui 13 aeronaves subarrendadas para a TAP e 1 subarrendada para a Breeze.
(5) Inclui 6 aeronaves subarrendadas para a TAP e 3 subarrendada para a Breeze.
(6) Inclui 4 aeronaves subarrendadas para a TAP e 3 subarrendada para a Breeze.
(7) Inclui 3 aeronaves subarrendada para a Breeze.

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

Em 31 de dezembro de	**2023**	**AV (%)**	**2022**	**AV (%)**	**Variação Percentual**
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	17.229.299	92,9%	14.595.579	91,5%	18,0%
Outras receitas	1.325.126	7,1%	1.352.488	8,5%	-2,0%
Receita líquida	**18.554.425**	**100,0%**	**15.948.067**	**100,0%**	**16,3%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	5.890.485	31,7%	6.561.288	41,1%	-10,2%
Salários e benefícios	2.408.364	13,0%	1.954.568	12,3%	23,2%
Tarifas aeroportuárias	1.059.258	5,7%	911.246	5,7%	16,2%
Prestação de serviços de tráfego	807.563	4,4%	641.900	4,0%	25,8%
Comerciais e publicidade	779.264	4,2%	699.003	4,4%	11,5%
Materiais de manutenção e reparo	898.282	4,8%	616.209	3,9%	45,8%
Depreciação e amortização	2.404.223	13,0%	2.094.448	13,1%	14,8%
Outras despesas operacionais, líquidas	2.645.894	14,3%	1.039.850	6,5%	154,4%
	-16.893.333	-91,0%	-14.518.512	-91,0%	16,4%
Lucro operacional	**1.661.092**	**9,0%**	**1.429.555**	**9,0%**	**16,2%**
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	220.141	1,2%	277.289	1,7%	-20,6%
Despesas financeiras	-5.608.771	-30,2%	-4.793.781	-30,1%	17,0%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	- 238.458	-1,3%	958.005	6,0%	-124,9%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	1.625.064	8,8%	1.406.566	8,8%	15,5%
	-4.002.024	-21,6%	-2.151.921	-13,5%	86,0%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	-	0,0%	-	0,0%	
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	**-2.340.932**	**-12,6%**	**- 722.366**	**-4,5%**	**224,1%**
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	0,0%	1	0,0%	-100,0%
Imposto de renda e contribuição social diferido	- 39.526	-0,2%	-	0,0%	
Lucro (prejuízo) líquido do período	**-2.380.458**	**-12,8%**	**- 722.365**	**-4,5%**	**229,5%**

Resultado operacional

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia reportou um lucro operacional de R$1.661,1 milhões, comparado com R$1.429,6 milhões no mesmo período em 2022. Esse resultado se deve principalmente a recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais, o excelente desempenho de nossos outros negócios e à nossa capacidade de aumentar tarifas, demonstrando claramente nosso aumento racional de capacidade e as vantagens competitivas sustentáveis de nossa malha e modelo de negócio.

O prejuízo líquido foi de R$2.340,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, comparado com um prejuízo líquido de R$722,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais por ASKs no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e no mesmo período em 2022:

Exercício findo em 31 de dezembro de	2023	2022	Variação Percentual
Transporte de passageiros	39,46	36,88	-18,0%
Outras receitas	3,03	3,42	131,5%
Receita líquida	42,48	40,29	-11,0%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais (1):			
Combustível de aviação	13,39	16,6	-14,0%
Salários e benefícios	5,45	4,9	34,3%
Tarifas aeroportuárias	2,40	2,3	13,0%
Prestação de serviços de tráfego	1,84	1,6	6,0%
Comerciais e publicidade	1,77	1,8	30,6%
Materiais de manutenção e reparo	1,56	1,5	179,7%
Depreciação e amortização	5,26	5,3	87,6%
Outras despesas operacionais	4,23	3,4	95,5%
Total das despesas operacionais	**35,89**	**37,42**	**35,0%**

(1) Os resultados operacionais foram ajustados para itens não-recorrentes

Receita Líquida. A receita líquida cresceu R$2.606,4 milhões ou 16,3%, atingindo o recorde de R$18.554,4 milhões. A receita de passageiros aumentou 18,0% e 11,2% a mais de capacidade em comparação ao mesmo período do ano passado, impulsionada pela recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais e pelo excelente desempenho de nossos demais negócios.

Transporte de Passageiros. O aumento de R$2.633,7 milhões, ou 16,3%, na receita de transporte de passageiros no período no exercício de 2023 quando comparado com o mesmo período em 2022 deve-se principalmente a recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais e pelo excelente desempenho de nossos demais negócios. Resultando no crescimento de 12,2% nos RPKs, como resultado da retomada da demanda de passageiros e ao crescimento de 5,4% no RASK, impulsionado pelo forte desempenho da receita doméstica dos segmentos de lazer e corporativo, o que levou a um aumento nas tarifas.

Cargas e outras receitas. A redução de R27,4 milhões, ou 2,0% durante 2023 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2022 está relacionada principalmente devido a redução de 40,4% da operação internacional de cargas.

Também observamos o contínuo crescimento de nossa operadora de turismo Azul Viagens, a segunda maior operadora de turismo no Brasil. O faturamento bruto cresce 50% ano contra ano, à medida que aproveitamos a forte demanda de lazer e oportunidades de aumentar a utilização de aeronaves com voos exclusivos.

A tabela abaixo apresenta as receitas de transporte de passageiros e dados operacionais selecionados para os períodos indicados:

Exercício findo em 31 de dezembro de	2023	2022	Variação Percentual
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	17.362.896	14.595.579	-15,9%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	44.006	39.579	-10,1%
Taxa de ocupação (%)	80,4%	79,7%	-0,9%
Receita de passageiros por ASK (centavos)	39,46	36,88	-6,5%
Receita operacional por ASK (centavos)	42,48	40,29	-5,2%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	49,05	46,25	-5,7%
Número de decolagens	316.896	304.429	-3,9%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Horas-bloco	550.843	518.813	-5,8%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram R$2.374,8 milhões ou 16,4%, de R$14.518,5 milhões em 2022 para R$16.893,3 milhões no mesmo período em 2022, devido principalmente: (i) à um aumento de 11,2% na capacidade, resultando em maiores despesas variáveis; (ii) ao aumento no custo dos salários e benefícios em 23,2%, parcialmente compensado pela redução de 17,3% no preço do combustível por litro (excluindo hedges) e uma redução no consumo de combustível por ASK como resultado de nossa frota mais eficiente.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível reduziu 10,2%, ou R$670,8 milhões em 2023 comparado com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido à redução de 17,3% no preço do combustível por litro (excluindo hedges).

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios elevaram 23,2%, ou R$453,8 milhões em 2023 em comparação com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido ao nosso aumento de capacidade de 6,5%, um aumento sindical de 5,5% pago com dois meses de antecedência como resultado de acordos coletivos de trabalho aplicáveis a todos os funcionários de companhias aéreas no Brasil, a internalização de certas atividades para reduzir custos totais e as contratações feitas no trimestre para apoiar o crescimento de 2024.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 16,2%, ou R$148,0 milhões, em 2023 comparado com o mesmo período de 2022, principalmente devido a um aumento de 11,2% em nossa capacidade, em especial o crescimento de 23,9% na capacidade internacional, que possui tarifas maiores.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego cresceram 25,8%, ou R$165,7 milhões em 2023 comparado com o mesmo período em 2022 principalmente devido a um aumento de 6,5% no número de passageiros, 4,1% crescimento nas decolagens em 2023 além da retomada após dois anos do renomado serviço de bordo da Azul e a inflação de 4,9% no período.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 11,5%, ou R$80,2 milhões, em 2023 comparado com o mesmo período de 2022, principalmente devido a um aumento de 16,3% na receita, levando a um aumento nas comissões e taxas de cartão de crédito, o aumento nos embarques de carga expressa, que possuem taxas de comissão mais elevadas e a aceleração da demanda por voos internacionais, que têm maiores custos de distribuição.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 45,8%, ou R$282,0 milhões em 2023 comparado com o mesmo período de 2022 principalmente devido a um maior número de eventos de manutenção, parcialmente compensados por eventos realizados internamente, uma valorização média de 3,3% do real em relação ao dólar e menores custos decorrentes da renegociação de contratos de manutenção de motores.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 14,8% ou R$309,8 milhões, em 2023 comparado com o mesmo período de 2022 impulsionados pelo aumento no tamanho de nossa frota em relação a 2022 e pela mudança na política de provisionamento de custos de devolução de aeronaves.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 16,2% ou R$231,6 milhões, em 2023 principalmente impulsionadas pelo crescimento de 11,2% na capacidade, por despesas relacionadas ao crescimento do nosso negócio de logística, parcialmente compensados pela redução de nossa operação logística internacional que tem maiores gastos de carga, pela redução das contingências no período como resultado de nossa melhor operação e pela valorização de 3,3% do real em relação ao dólar.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 20,6%, ou R$57,1 milhões em 2023 comparado com 2022, principalmente devido a devolução das aeronaves subarrendadas e resgate de aplicações.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 17,0%, ou R$815,0 milhões em 2023 comparado com o mesmo período de 2022 principalmente devido aos custos de reestruturação de dívida e de debêntures somados em R$552,1 milhões e além disso em 2023 tivemos a renegociação do DECEA onde gerou juros na linha Juros sobre fornecedores e taxas e tarifas aeroportuárias.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos uma perda com instrumentos financeiros derivativos utilizados para a proteção de nossa exposição à variação no preço de combustíveis e pagamentos de dívidas em moeda estrangeira de R$137 milhões em 2023 comparado ao pagamento 2022 de R$478 milhões principalmente devido a ganhos relacionados a contratos de hedge de combustível resultantes da forte queda dos preços dos combustíveis como resultado da retomada na demanda por petróleo bruto.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O efeito líquido da conversão de nossos ativos e passivos monetários quando remensurados para reais totalizou em um ganho não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas de R$1.625,0 milhões em 2023 comparado com R$ 1.406,6 milhões no mesmo período do ano anterior, em razão da apreciação do real frente ao dólar de 3,3% entre 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2022, resultando em uma redução de nossos arrendamentos capitalizados e endividamento em moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Em 2023 e 2022, não registramos ganho/perda em transações com partes relacionadas.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente em 2023 e em 2022 foi compensado por benefícios sobre prejuízos fiscais e diferenças.

Imposto de renda e contribuição social diferido. O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido foi compensado por benefícios sobre prejuízos fiscais e diferenças em 2023 e em 2022.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)

	31 de dezembro 2023	% do ativo	31 de dezembro 2022	% do ativo	Var.
Ativo Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.897.336	9,2%	668.348	3,6%	183,9%
Aplicações financeiras	-	0,0%	-	0,0%	-
Aplicações financeiras vinculadas	-	0,0%	-	0,0%	-
Contas a receber	1.109.408	5,4%	1.803.998	9,6%	-38,5%
Arrendamento a receber	14.592	0,1%	70.193	0,4%	-79,2%
Estoques	799.208	3,9%	721.738	3,9%	10,7%
Disponível pra venda	-	0,0%	-	0,0%	-
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	515.692	2,5%	1.025.168	5,5%	-49,7%
Tributos a recuperar	219.433	1,1%	234.891	1,3%	-6,6%
Instrumentos financeiros derivativos	21.909	0,1%	36.054	0,2%	-39,2%
Despesas antecipadas	219.433	1,1%	234.891	1,3%	-6,6%
Outros ativos	247.136	1,2%	76.655	0,4%	222,4%
Total do ativo circulante	5.044.147	24,6%	4.871.936	26,0%	3,5%
Aplicações financeiras não circulante	780.312	3,8%	733.043	3,9%	6,4%
Arrendamento a receber	16.210	0,1%	105.860	0,6%	-84,7%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.777.804	8,7%	1.514.393	8,1%	17,4%
Instrumentos financeiros derivativos	-	0,0%	235.896	1,3%	-100,0%
Despesas antecipadas	-	0,0%	319.000	1,7%	-100,0%
Tributos a recuperar	-	0,0%	-	0,0%	-
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Outros ativos	143.781	0,7%	9.005	0,0%	1496,7%
Imobilizado e direito de uso	11.307.407	55,1%	9.505.637	50,8%	19,0%
Intangível	1.463.247	7,1%	1.426.523	7,6%	2,6%
Total do ativo não circulante	15.488.761	75,4%	13.849.357	74,0%	11,8%
Total do ativo	20.532.908	100,0%	18.721.293	100,0%	9,7%
Passivo Circulante					-
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	1.100.051	5,4%	1.112.940	5,9%	-1,2%
Passivo de arrendamento	-	0,0%	-	0,0%	-
Fornecedores	-	0,0%	-	0,0%	-
Fornecedores - Risco sacado	290.847	1,4%	753.352	4,0%	-61,4%
Reembolso a clientes	14.159	0,1%	13.822	0,1%	2,4%
Transportes a executar	5.205.876	25,4%	4.140.025	22,1%	25,7%
Salários, provisões e encargos sociais	474.797	2,3%	479.412	2,6%	-1,0%
Prêmios de seguros a pagar	75.857	0,4%	84.985	0,5%	-10,7%
Tributos a recolher	96.485	0,5%	168.636	0,9%	-42,8%
Programa de recuperação fiscal	45.683	0,2%	24.952	0,1%	83,1%
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	68.905	0,3%	69.364	0,4%	-0,7%
Provisões	736.430	3,6%	834.288	4,5%	-11,7%
Outros passivos circulantes	724.607	3,5%	900.746	4,8%	-19,6%
Total do passivo circulante	14.748.880	71,8%	15.056.102	80,4%	-2,0%
Não circulante					-
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	8.598.861	41,9%	6.119.759	32,7%	40,5%
Passivo de arrendamento	-	0,0%	-	0,0%	-
Fornecedores	-	0,0%	-	0,0%	-
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	840	0,0%	175.210	0,9%	-99,5%
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Programa de recuperação fiscal	112.287	0,5%	71.595	0,4%	56,8%
Provisões	2.404.423	11,7%	2.408.706	12,9%	-0,2%
Outros passivos não circulantes	15.995.459	77,9%	13.897.418	74,2%	15,1%
Total do passivo não circulante	27.111.870	132,0%	22.672.688	121,1%	19,6%
Patrimônio líquido					-
Capital social (Nota 14)	2.314.821	11,3%	2.313.941	12,4%	0,0%
AFAC	789	0,0%	61	0,0%	1193,4%
Reserva de capital	2.029.610	9,9%	1.970.099	10,5%	3,0%
Ações em tesouraria	(9.041)	0,0%	(10.204)	-0,1%	-11,4%
Outros resultados abrangentes (Nota 14)	3.106	0,0%	5.281	0,0%	-41,2%
Prejuízo acumulado	(25.667.129)	-125,0%	(23.286.676)	-124,4%	10,2%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

	(21.327.844)	-103,9%	(19.007.498)	-101,5%	12,2%
Total do passivo e patrimônio líquido	20.532.906	100,0%	18.721.292	100,0%	9,7%

Fluxo de caixa:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
Fluxo de Caixa	**2023**	**2022**	**2021**
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	3.439.682	2.437.317	(310.616)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento	(874.482)	(639.852)	(684.890)
Caixa líquido gerado (aplicado) pelas atividades de financiamentos	(1.392.942)	(4.203.587)	812.635
Variação cambial sobre caixa e equivalentes de caixa	56.721	673	191.855
Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa	**1.228.979**	**(2.405.449)**	**8.984**

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo de 31 de dezembro de 2023 foi de R$3.439,7 milhões comparado com a utilização de R$2.437,3 milhões no mesmo período em 2022. O aumento da geração de caixa operacional deve-se principalmente devido a um aumento robusto na receita de passageiros, apoiado pela forte contribuição de nossos outros negócios.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No exercício findo de 31 de dezembro de 2023, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R$874,5 milhões comparado a R$639,9 milhões no mesmo período em 2022. A elevação de aplicação de caixa está relacionada principalmente com a inexistência de caixa recebido na venda de ativo imobilizado em 2023, comparado com R$518,7 milhões em 2022. E uma redução nos investimentos com aquisições de manutenção capitalizada de R$628,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 para R$338,9 milhões no mesmo período em 2023.

Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R$1.392,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, comparado a um caixa aplicado de R$4.203,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente pelas captações realizadas no período.

2.2 Resultados operacional e financeiro

2.2. Comentários dos Diretores sobre:

a. Resultados das operações do emissor, em especial:

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

A nossa receita líquida é proveniente de (i) transportes de passageiros; (ii) cargas e serviços auxiliares, denominados como "outras receitas". A tabela a seguir demonstra a composição da nossa receita líquida nos períodos indicados:

Exercícios findos em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Transporte de Passageiros	17,251,538	14.595.579	8.811.044
Outras Receitas	**1,325,126**	**1.352.488**	**1.164.685**

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

Exercício findo em 31 de dezembro de 2023

Variação do preço do combustível e câmbio

Nossos resultados são impactados pela variação dos preços de combustível e câmbio. Para mitigar nossa exposição a essas variáveis, que não podem ser controladas por nós, usamos mecanismos de proteção de curto prazo incluindo a celebração de termos de compromisso para compra de combustível a preços fixos e a celebração de instrumentos financeiros, tais como contratos de derivativos, de maneira a transferir às nossas contrapartes parte de nossa exposição futura.

A Administração da Companhia acompanha atentamente os desdobramentos relacionados às instabilidades na política e na economia mundial, avaliando o impacto nos seus negócios e especialmente sobre seus tripulantes e clientes.

Exercício findo em 31 de dezembro de 2022

Impactos da pandemia do COVID-19

Durante o exercício de 2022, a estrutura de capital da Azul foi fortemente afetada pela Covid-19 e seus impactos, como a desvalorização do real e o impacto significativo no nosso fluxo de caixa sem um suporte governamental correspondente, ao contrário de várias companhias aéreas ao redor do mundo. A volatilidade macro adicional e as incertezas do mercado de capitais também impactaram negativamente, como resposta a isso, desenvolvemos e começamos a implementar um plano abrangente e permanente, desenhado para melhorar a geração de caixa da Azul e fortalecer nossa estrutura de capital, envolvendo nossos principais stakeholders incluindo arrendadores e fabricantes.

Variação do preço do combustível e câmbio

Nossos resultados são impactados pela variação dos preços de combustível e câmbio. Para mitigar nossa exposição a essas variáveis, que não podem ser controladas por nós, usamos mecanismos de proteção de curto prazo incluindo a celebração de termos de compromisso para compra de combustível a preços fixos e a celebração de instrumentos financeiros, tais como contratos de derivativos, de maneira a transferir às nossas contrapartes parte de nossa exposição futura.

A Administração da Companhia acompanha atentamente os desdobramentos relacionados à pandemia de COVID-19 e suas novas variáveis, avaliando o impacto nos seus negócios e especialmente sobre seus tripulantes e clientes.

Exercício findo em 31 de dezembro de 2021

Impactos da pandemia do COVID-19

Durante o exercício de 2021, a economia global foi novamente impactada pelos desdobramentos relacionados à pandemia de COVID-19, principalmente em função da segunda onda de contaminações provocada pela variante Delta no primeiro e segundo trimestres do ano.

Cabe ressaltar que no Brasil o processo de vacinação teve uma alta aderência por parte da população o que fez com que houvesse uma queda drástica no número de infectados e óbitos, favorecendo assim as condições para retomada do transporte aéreo de passageiros.

A Administração da Companhia acompanha atentamente os desdobramentos relacionados à pandemia de COVID-19 avaliando o impacto nos seus negócios e especialmente sobre seus tripulantes e clientes.

2.2 Resultados operacional e financeiro

Durante todo o período da pandemia de COVID-19, a Administração da Companhia adotou medidas austeras de preservação do caixa, destacando-se a postergação de pagamentos de contraprestações de arrendamento e fornecedores, congelamento de contratações, suspensão de projetos que continham gastos não essenciais e busca contínua de oportunidades para redução de custos e captação de recursos financeiros no mercado de capitais, buscando o equilíbrio econômico-financeiro entre todo o conjunto de stakeholders.

Variação do preço do combustível e câmbio

Nossos resultados são impactados pela variação dos preços de combustível e câmbio. Para mitigar nossa exposição a essas variáveis, que não podem ser controladas por nós, usamos mecanismos de proteção de curto prazo incluindo a celebração de termos de compromisso para compra de combustível a preços fixos e a celebração de instrumentos financeiros, tais como contratos de derivativos, de maneira a transferir às nossas contrapartes parte de nossa exposição futura.

b. Variações relevantes das receitas atribuíveis a introdução de novos produtos e serviços, alterações de volumes e modificações de preços, taxas de câmbio e inflação

Nossa receita é principalmente impactada pela demanda por passagens aéreas. Os preços das nossas passagens são ajustados diariamente baseados no número de assentos disponíveis em cada voo, tendências históricas e estimativas de demanda. Acreditamos que mais da metade dos nossos passageiros viajam a negócios e, portanto, possuem menor sensibilidade a variações de preços quando comparados aos passageiros que viajam a lazer. O crescimento de nossas receitas também está relacionado a fatores macroeconômicos como crescimento do PIB e aumento da renda per capta.

Em 2023, a receita operacional aumentou 16,5%, atingindo um recorde de R$ 18,6 bilhões, impulsionada principalmente pelo crescimento robusto da receita de passageiros, apoiado pela forte contribuição da receita de nossas unidades de negócios.

c. Impactos relevantes da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro do emissor

Nossa situação financeira e o resultado das nossas operações são impactados por fatores como: (i) a variação no preço do petróleo (ii) a taxa de câmbio, (iii) o desenvolvimento macroeconômico brasileiro; (iv) a taxa de desemprego; (v) a disponibilidade de crédito; (vi) o nível de juros básico; e (v) o nível de renda da população.

O preço médio do petróleo (WTI) e a taxa de câmbio média reduziram 17,1% e 3,3% respectivamente em comparação com 2022. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, o combustível de aviação representou 37,2%, 44,3% e 32,8% respectivamente, do nosso custo operacional.

Fazemos contratos de derivativos de curto prazo para nos proteger contra a exposição cambial relacionada ao capital de giro e arrendamento financeiro de nossas aeronaves. A inflação também tem produzido, e pode continuar a produzir, efeitos em nossa situação financeira e resultados operacionais.

O Banco Central determina a taxa de juros básica para controlar a inflação. As variações na taxa de juros afetam principalmente nossas obrigações de longo prazo sujeitas a taxas de juros variáveis, incluindo nossos empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante. Além disso, as taxas de juros também afetam nosso resultado financeiro uma vez que temos investimentos indexados pela taxa CDI. O Banco Central mudou a taxa de juros básica diversas vezes nos últimos anos para manter a inflação dentro das metas de crescimento.

A tabela abaixo apresenta os dados relativos ao crescimento real do PIB, inflação e taxas de juros no Brasil, a taxa de câmbio real/dólar norte-americano e os preços do petróleo não-refinado nos períodos indicados.

2.2 Resultados operacional e financeiro

Exercícios findos em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Crescimento (retração) real do PIB	2,9%	2,9%	4,6%
Inflação (IGP-M) (1)	-3,18%	5,45%	17,8%
Inflação (IPCA) (2)	4,46%	5,79%	10,0%
TJLP (3)	6,55%	7,20%	5,3%
Taxa CDI (média) (4)	13,04%	12,38%	4,4%
LIBOR (5)	5,5%	3,4%	0,3%
Taxa de câmbio encerramento do período - reais por US$1,00	4,90	5,22	5,58
Taxa de câmbio média - reais por US$1,00(6)	5,00	5,30	5,40
Desvalorização média do real vs. US$	-3,3%	-4,3%	4,6%
Preço do petróleo não refinado da *West Texas Intermediate*, ou WTI, (média em US$/barril no período)	77,66	94,53	67,97

Fonte: FGV, IBGE, Banco Central, Bloomberg e administração de informações da Energy.

(1) Inflação (IGP-M) é o índice geral de preço do mercado calculado pela FGV.
(2) Inflação (IPCA) é o índice de preço ao consumidor amplo calculado pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
(3) TJLP é a taxa de juros de longo prazo (média das taxas mensais do ano).
(4) A taxa CDI corresponde à média das taxas de juros *overnight* do mercado interbancário no Brasil (média diária ao ano).
(5) Média dólar norte-americano/LIBOR – *London Inter-Bank Offered Rate* para 12 meses.
(6) Média da taxa de câmbio em cada dia útil do ano.
(7) Média da taxa de desemprego conforme mensurada pelo IBGE.

Os fatores descritos acima, no entanto, podem impactar os nossos resultados operacionais, positiva ou negativamente, uma vez que afetam diretamente o poder de consumo de nossos clientes. Além disso, a disponibilidade de crédito e o nível dos juros básicos podem afetar, positiva ou negativamente, nossas despesas financeiras, bem como nossa capacidade de investimento a curto e médio prazos. O aumento da inflação pode afetar o preço de venda de nossos serviços, bem como nossas despesas e receitas financeiras.

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

2.3. Comentários dos Dretores sobre:

a. Mudanças nas práticas contábeis que tenham resultado em efeitos significativos sobre as informações previstas nos campos 2.1 e 2.2.

Não ocorreram mudanças em nenhuma prática contábil com relação ao período anterior que tenham efeitos significativos sobre as condições financeiras e patrimoniais da Companhia.

b. Opiniões modificadas e ênfases presentes no relatório do auditor.

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras referente aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2023, 2022 e 2021 não possuem ressalvas ou ênfases.

2.4 Efeitos relevantes nas DFs

2.4. Os diretores devem comentar os efeitos relevantes que os eventos abaixo tenham causado ou se espera que venham a causar nas demonstrações financeiras do emissor e em seus resultados

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

Em 2021, 2022 e no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, não houve introdução ou alienação de segmento operacional pela Companhia.

b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, 2022 e 2023 nós não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

c. Eventos ou operações não usuais

Nos exercícios findos em 2021, 2022 e 2023, a Companhia não participou ou realizou eventos ou operações não usuais que tenham afetado ou que os diretores da Companhia entendam que possam afetar de forma relevante as demonstrações financeiras ou os resultados da Companhia.

2.5 Medições não contábeis

2.5. Caso o emissor tenha divulgado, no decorrer do último exercício social, ou deseje divulgar neste formulário medições não contábeis, como Lajida (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ou Lajir (lucro antes de juros e imposto de renda), o emissor deve:

a. Informar o valor das medições não contábeis

EBITDA e Margem EBITDA

O EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) ou LAJIDA (Lucros Antes de Juros, Impostos, Depreciações e Amortizações) é uma medição não contábil divulgada pela Companhia em consonância com a Resolução CVM n.º 156/22, de 26 de junho de 2022. Conciliada com nossas demonstrações financeiras e corresponde ao lucro ou prejuízo líquido do exercício, ajustado pelas despesas com juros sobre empréstimos e antecipação de recebíveis e cartão de crédito, pelas receitas de juros sobre aplicações financeiras, pelas despesas com imposto de renda e contribuição social, e pelos custos e despesas de depreciação e amortização.

O EBITDA, o EBITDA Ajustado, e a margem EBITDA Ajustado não são medidas reconhecidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standard Board (IASB) e, portanto, não representam o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não devem ser considerados como substitutos para o lucro (prejuízo) líquido, como indicadores do desempenho operacional ou como substitutos do fluxo de caixa como indicadores de liquidez da Companhia ou base para distribuição de dividendos, pois excluem os custos e despesas de arrendamento mercantil de aeronaves e outras despesas de aluguéis. Não possuem um significado padrão e podem não ser comparáveis a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras companhias.

As medições não contábeis EBITDA, EBITDA Ajustado e margem EBITDA ajustado tem limitações como ferramentas de análise. Alguns dessas limitações são: (i) o EBITDA e o EBITDA Ajustado não refletem nossas saídas de caixa, ou requerimento futuros de aquisições de bens de capital ou compromissos contratuais; (ii) o EBITDA e o EBITDA ajustado não refletem as mudanças, ou necessidade de caixa para, nossos requerimentos de capital de giro; (iii) o EBITDA e o EBITDA ajustado não refletem nossa despesa significativa com juros, ou as necessidades de caixa para o pagamento de juros e amortização de nossas dívidas; (iv) as despesas de depreciação e amortização são excluídas, e o EBITDA e o EBITDA ajustado não refletem os requerimentos de caixa para futuros reposições de ativos que são depreciados ou amortizados; e (v) o EBITDA e o EBITDA ajustado são suscetíveis a cálculos diferentes por outras empresas na nossa indústria, que limita sua utilidade como uma medida comparável. Por causa dessas limitações, o EBITDA e o EBITDA ajustado não devem ser considerados de forma isolada ou como substitutos a medidas financeiras calculadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as IFRS. Seguem abaixo os valores do EBITDA, EBITDA Ajustado, e da margem EBITDA ajustado da Companhia para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2023	**2022**	**2021**
	(R$)	**(R$)**	**(R$)**
EBITDA.....	4.079.213	4.513.843	93.010
EBITDA Ajustado	5.058.501	3.230.111	1.591.332
Margem EBITDA Ajustado (%)	27,3%	20,3%	16,0%

2.5 Medições não contábeis

b. fazer as conciliações entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2023	**2022**	**2021**
	(R$)	**(R$)**	**(R$)**
Reconciliação			
Lucro (Prejuízo) líquido	(2.380.456)	(722.367)	(4.213.208)
Despesa de juros	4.120.587	3.400.982	2.909.717
Juros sobre aplicações financeiras	(104.667)	(259.220)	(147.832)
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	-	-
Imposto de renda e contribuição social diferido	39.526	-	-
Depreciação e amortização	2.404.223	2.094.448	1.544.333
EBITDA	4.079.213	4.513.843	93.010
Impairment	(245.636)	(1.102.791)	(1.075.682)
Variações monetárias e cambiais líquida	(1.625.064)	(1.406.566)	1.443.046
Instrumentos financeiros derivativos	238.458	(958.005)	(864.184)
Outras despesas financeiras	1.488.184	1.392.800	928.526
Outras receitas financeiras	(115.474)	(18.069)	(6.448)
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	-	-	5.178
Eventos não-recorrentes	1.238.820	808.899	1.067.886
EBITDA Ajustado	5.058.501	3.230.111	1.591.332
Margem EBITDA Ajustado (%)	27,3%	20,3%	16,0%

O cálculo do EBITDA Ajustado para 2023, 2022 e 2021 considera itens não recorrentes.

c. explicar o motivo pelo qual entende que tal medição é mais apropriada para a correta compreensão da sua condição financeira e do resultado de suas operações

Utilizamos o EBITDA, o EBITDA Ajustado, e a Margem EBITDA Ajustado como indicadores gerenciais (não contábeis), pois acreditamos serem medidas práticas para medir nosso desempenho operacional, facilitando a comparabilidade da nossa estrutura atual ao longo dos anos. Correspondem a indicadores financeiros utilizados para avaliar o resultado de uma companhia sem a influência de sua estrutura de capital, de efeitos tributários, flutuações de taxas de juros e outros impactos sem reflexo direto no nosso fluxo de caixa. Consequentemente, acreditamos que o EBITDA e o EBITDA Ajustado permitem uma melhor compreensão não só do nosso desempenho financeiro, como também da nossa capacidade de cumprir com nossas obrigações passivas e obter recursos para nossas atividades.

Adicionalmente, utilizamos o EBITDA e o EBITDA Ajustado como parâmetro para cálculo do nosso índice de endividamento tanto em contratos com instituições financeiras, como em relatórios emitidos aos nossos acionistas para aferir níveis de

2.5 Medições não contábeis

endividamento. Acreditamos que o EBITDA é informação adicional às nossas demonstrações financeiras, mas não é medida contábil de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e IFRS e não deve ser utilizado como base de distribuição de dividendos ou como substituto para o lucro líquido e fluxo de caixa operacional, como indicador de desempenho operacional, nem tampouco como indicador de liquidez. Importante ressaltar que o EBITDA e o EBITDA Ajustado apresentam limitações que prejudicam a sua utilização como medida de nossa lucratividade, em razão de não considerar determinados custos decorrentes de negócios, que poderiam afetar de maneira significativa os nossos lucros, tais como despesas financeiras, tributos, depreciação, despesas de capital e outros encargos relacionados.

2.6 Eventos subsequentes as DFs

2.6. Identificar e comentar qualquer evento subsequente às últimas demonstrações financeiras de encerramento de exercício social que as altere substancialmente

Precificação da Reabertura da Emissão de Títulos de Dívida Seniores com Garantia e Vencimento em 2028

Em fevereiro de 2024, a subsidiária Azul Secured Finance LLP, uma sociedade de responsabilidade limitada de Delaware, lançou oferta de US$148.700.000 para reabertura dos títulos de dívida seniores com garantia prioritária e vencimento em 2028 e remuneração de 11,930%. O preço de emissão da reabertura foi de 100,625% do valor principal dos Novos Títulos de Dívida, com yield to maturity de 11,749%.

Os Novos Títulos de Dívida serão garantidos pela Companhia e suas subsidiárias Azul e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., IntelAzul S.A., ATS Viagens e Turismo Ltda., Azul IP Cayman Holdco Ltd. e Azul IP Cayman Ltd e garantida em uma base primária por um pacote de garantia compartilhada que também garantirá outras dívidas e outras obrigações. O pacote de garantias compartilhadas compreende certos recebíveis gerados pelo TudoAzul (programa de fidelidade da Companhia), certos recebíveis gerados pela Azul Viagens (negócio de pacotes de viagem da Companhia) e certas marcas, nomes de domínio e algumas outras propriedades intelectuais usadas pelos negócios aéreos da Azul (excluindo a Azul Cargo), TudoAzul e Azul Viagens.

A companhia pretende usar os recursos líquidos para refinanciar dívidas.

2.7 Destinação de resultados

2.7- Destinação de resultados

	2023	2022	2021
a. Regras sobre retenção de lucros	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do

2.7 Destinação de resultados

a.i. Valores das retenções de lucros	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2023 foi apurado prejuízo.	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2022 foi apurado prejuízo.	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2021 foi apurado prejuízo.
a.ii percentuais em relação aos lucros totais declarados	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.
b. Regras sobre distribuição de dividendos	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salv o deliberação em contrário da Assembleia Geral. Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2023, tendo em vista a apuração de prejuízos.	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salv o deliberação em contrário da Assembleia Geral. Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2022, tendo em vista a apuração de prejuízos.	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salv o deliberação em contrário da Assembleia Geral. Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2021, tendo em vista a apuração de prejuízos.
c. Periodicidade das distribuições de dividendos	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao

2.7 Destinação de resultados

d. Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.

e. Se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informar órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

Não possuímos política de destinação de resultados formalmente aprovada.

2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs

2.8. Os diretores devem descrever os itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras do emissor, indicando:

a. os ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem no seu balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

i. carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade não tenha retido nem transferido substancialmente os riscos e benefícios da propriedade do ativo transferido, indicando respectivos passivos.

A companhia não possui.

ii. contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços

A companhia não possui contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, ou em suas notas explicativas.

iii. contratos de construção não terminada

A companhia não possui *contratos de construção não terminada* que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, ou em suas notas explicativas.

iv. contratos de recebimentos futuros de financiamentos

A companhia não possui contratos de recebimentos futuros de financiamentos que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, ou em suas notas explicativas.

b. Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras.

A Companhia não possui outros itens que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 ou em suas notas explicativas.

2.9 Comentários sobre itens não evidenciados

2.9. Em relação a cada um dos itens não evidenciados nas demonstrações financeiras indicados no item 2.8, os diretores devem comentar:

a. Como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras do emissor

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021.

b. Natureza e o propósito da operação

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021.

c. *Natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor do emissor em decorrência da operação.*

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021.

2.10 Planos de negócios

2.10. Os diretores devem indicar e comentar os principais elementos do plano de negócios do emissor, explorando especificamente os seguintes tópicos

a. Investimentos, incluindo:

i. descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos

A Companhia possuía pedidos firmes para aquisição de 127 aeronaves, sendo 96 diretamente de fabricantes e 31 com arrendadores em 31 de dezembro de 2023; 125 aeronaves, sendo 93 diretamente de fabricantes e 32 com arrendadores em 31 de dezembro de 2022 e; 131 aeronaves, sendo 86 diretamente de fabricantes e 45 com arrendadores em 31 de dezembro de 2021.

Os desembolsos financeiros relacionados trazidos a valor presente são demonstrados a seguir:

31 de dezembro de	2023	2022	2021
Até um ano	916.053	2.025.240	1.332.170
Mais de um ano, até cinco anos	10.641.993	7.289.682	7.845.099
Mais de cinco anos	4.889.906	4.650.961	3.454.271
Total	**16.447.952**	**13.965.883**	**12.631.540**

ii. fontes de financiamento dos investimentos

Grande parte do nosso endividamento é composta por contratos de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras celebrados por nossa controlada Azul Linhas Aéreas, que visa garantir recursos para nossos investimentos, cujos objetivos são, basicamente, a expansão da nossa frota de aeronaves e capital de giro para manutenção do nosso nível de serviço junto a nossos clientes. A escolha do tipo de financiamento depende majoritariamente das condições oferecidas pelos arrendadores; bancos; agências de crédito de exportação e bancos de desenvolvimento.

Nossas fontes de financiamento para aeronaves e outros projetos são contratadas junto a instituições de fomentos tais como BNDES, SACE, COFACE, FINEP ou contratadas diretamente com bancos locais e estrangeiros. Além disso, também podemos optar por captar recursos para financiar nossos investimentos através de emissões de debêntures e notas promissórias no mercado, contratos de financiamento contratados com bancos ou utilizar o caixa da empresa para esta finalidade. Em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 tínhamos R$14.043,1, R$14.525,4 e R$14.814,4 milhões, respectivamente, em dívidas de aeronave.

iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Não temos desinvestimentos relevantes em andamento ou previsão para realizá-los.

b. aquisições já divulgadas de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que podem influenciar materialmente a nossa capacidade produtiva.

Não foram adquiridas quaisquer plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que possam influenciar materialmente a capacidade produtiva.

c. Novos produtos e serviços, indicando:

i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas;

Não aplicável, vez que não possuímos pesquisas em andamento já divulgadas.

ii. Montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços;

Não aplicável.

iii. Projetos em desenvolvimento já divulgados; e,

Não aplicável, vez que não possuímos projetos em desenvolvimento já divulgados.

iv. Montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços.

2.10 Planos de negócios

Não aplicável, vez que não possuímos pesquisas de novos produtos e serviços.

d. Oportunidades inseridas no plano de negócios do emissor relacionadas a questões ASG:

A emissão de carbono é uma preocupação constante para nosso setor. Em maio de 2021, anunciamos nosso compromisso de zerar as emissões de carbono até 2045. Para atingir este objetivo, estamos implementando algumas iniciativas focadas na operação eco-eficiente através da frota mais jovem e mais eficiente no consumo de combustível do país, alinhada com iniciativas de responsabilidade social robustas e com um plano de transformação da frota.

Os novos modelos de aeronaves e processos operacionais eficazes contribuem para a diminuição no consumo de combustível por passageiro. Nosso plano de transformação de frota, que consiste em substituir aeronaves de antiga geração por aeronaves de nova geração mais eficiente no consumo de combustível, além de ser o principal propulsor de nossos resultados operacionais positivos nos próximos anos, é também a principal fonte de redução de consumo de combustível por passageiro. Paralelamente, nós trabalhamos em outras iniciativas para reduzir nosso consumo de combustível, incluindo a otimização de rotas e melhorias operacionais.

2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

2.11. Comentar sobre outros fatores que influenciaram de maneira relevante o desempenho operacional e que não tenham sido identificados ou comentados nos demais itens desta seção

Arrendadores e fabricantes de aeronaves

A Azul desenvolveu um plano abrangente e permanente, desenhado para melhorar a geração de caixa da Azul e fortalecer sua estrutura de capital, envolvendo os principais stakeholders incluindo arrendadores e fabricantes de equipamentos originais. No primeiro trimestre de 2023, anunciamos acordos comerciais com arrendadores representando mais de 90% do nosso passivo de arrendamento, sujeitos a algumas condições e aprovações corporativas.

Durante o ano de 2023, concluímos as renegociações de nossas obrigações com arrendadores de aeronaves e fabricantes de equipamentos originais, que nos permitiu um crescimento sustentável, com um balanço patrimonial fortalecido e maior liquidez, graças ao apoio de todos os nossos *stakeholders* durante o processo conduzido de forma excepcional por nossa equipe. Que nos rendeu o prêmio Aviation 100 Awards na categoria *'Restructuring Deal of The Year' em 2023.*

Realizamos a emissão de títulos de dívida sem garantia com vencimento em 2030 com um cupom de 7,5%, em contrapartida a determinados pagamentos e outras obrigações devidas a tais arrendadores e fabricantes e celebramos acordos de investimento de capital com arrendadores de aeronaves e fabricantes de equipamentos originais para converter parte dos valores reestruturados em ações preferenciais da Azul, a serem emitidas em parcelas trimestrais com início no 3T24 e com previsão de conclusão no 4T27.

A velocidade de implementação, a natureza amigável e o resultado favorável desse plano demonstram claramente a capacidade de execução da Azul e o voto de confiança dado à nossa empresa pelo mercado e por nossos acionistas. Continuamos comprometidos com o aumento do valor para os acionistas, buscando novas oportunidades de receita e otimizando nossa estrutura de custos.

Também trocamos os títulos de dívida sem garantias existentes com vencimento em 2024 e 2026 por título de dívidas seniores com garantia secundaria, com vencimento em 2029 e 2030, respectivamente, e estendemos a data de vencimento de nossas debêntures conversíveis originalmente com vencimento em outubro de 2025 para outubro de 2028. Além disso, concluímos com sucesso uma oferta privada de US$ 800 milhões de títulos de dívida sênior com garantia prioritária e com uma remuneração de 11,930% e vencimento em 2028.

Bancos e outros

A Companhia está focada em fortalecer sua liquidez. Para isso, negociou com bancos e fornecedores condições mais favoráveis de prazos de pagamentos. Além disso, a Companhia está confiante que será capaz de rolar os pagamentos próximo ao vencimento, não realizou amortizações relevantes de dívida em 2023 e continua negociando, com foco na manutenção do caixa em 2024.

3.1 Projeções divulgadas e premissas

3.1 Projeções divulgadas e premissas

a. objeto da projeção

Com base nas melhores informações disponíveis, compartilhamos as nossas projeções para os períodos informados conforme segue:

Perspectivas	Período de Referência	Projeção
ASK Total	2024 vs. 2023	+11%
EBITDA[1]	2024	~R$6,5 bilhões
Alavancagem[2]	2024	~3x

[1] Exclui itens não recorrentes.
[2] Inclui caixa e equivalentes de caixa, investimentos de curto e longo prazo e recebíveis. Exclui debêntures conversíveis

b. período projetado e o prazo de validade da projeção

Os períodos projetados e prazos de validade encontram-se no item (a) desta seção.

c. premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração da Companhia e quais escapam ao seu controle

As projeções são embasadas em expectativas alcançadas por meio de julgamentos e uma série de suposições que a empresa acredita serem razoáveis, mas estão sujeitas a incertezas e riscos, considerando:

(i) As tendências que estamos vendo no ambiente de demanda, combinadas com a queda acentuada nos preços dos combustíveis, nossa estrutura de custos eficiente e um ambiente de capacidade disciplinada;

(ii) As análises realizadas pela Companhia, no âmbito da Operação, o ambiente de demanda robusto nos mercados doméstico e internacional;

(iii) O crescimento contínuo da receita, iniciativas de redução de custos e um ambiente competitivo racional, além da nossa estratégia de desalavancagem;

(iv) Os dados e indicadores econômicos do mercado e setor de atuação da Azul;

A Companhia ressalta que as projeções acima são estimativas hipotéticas, não constituindo promessa de desempenho, e podem ser revistas (para mais ou para menos), conforme a confirmação ou alteração das premissas adotadas, tais como condições de mercado, do desempenho econômico do país, dos mercados nacionais e internacionais e do setor de atuação da Companhia.

d. valores dos indicadores que são objeto da previsão

Os valores dos indicadores que são objeto da projeção encontram-se no item (a) desta seção.

3.2 Acompanhamento das projeções

a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

Para o ano de 2024, a Companhia compartilhou a atualização de suas projeções no que se refere a capacidade, EBITDA e alavancagem. As quais foram divulgadas em Fato Relevante no dia 28 de março de 2024, conforme tabela abaixo. Tais projeções foram atualizadas e têm sido atualizadas tempestivamente no Formulário de Referência nos casos de eventuais alterações em qualquer uma de suas premissas.

A Companhia informa que qualquer outra perspectiva não incluída no fato relevante, divulgado no dia 28 de março de 2024 está descontinuada.

	Projeção Anterior	Projeção Atualizada	Explicação
ASK Total 2024 vs. 2023	-	+11%	A Azul espera aumentar a capacidade em aproximadamente 11% em 2024 em comparação com 2023. O crescimento esperado é impulsionado principalmente pela continuação do forte ambiente de demanda e da implementação de nossa estratégia de transformação de frota.
EBITDA 2024[1]	~R$6,3 bilhões	~R$6,5 bilhões	A Azul estima EBITDA de 2024 em aproximadamente de R$ 6,5 bilhões, superior à projeção anterior, como resultado do ambiente robusto de demanda nos mercados doméstico e internacional e da evolução positiva dos preços dos combustíveis, juntamente com o crescimento esperado da capacidade e um maior número de aeronaves com baixo consumo de combustível entrando na frota.
2024 Alavancagem[2]	~3x	~3x	A Azul espera uma alavancagem em torno de 3x ao final de 2024, resultado do aumento no EBITDA esperado para 2024 e da nossa capacidade de continuar reduzindo a alavancagem organicamente.

[1] Exlui itens não recorrentes.
[2] Inclui caixa e caixa equivalente, investimento de curto e longo prazo, e contas a receber. Exclui despesas com debêntures conversíveis.

b. quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções.

	Projeção (2023)	Realizado (2023)	Explicação
RASK 1T23	Crescimento de ~17%	Crescimento de 17,7%	Resultado da forte receita evidenciando a demanda robusta e a capacidade disciplinada conforme projetado.
RASK 2T23	Praticamente estável	Crescimento de 0,3%	Resultado da forte receita evidenciando a demanda robusta e a capacidade disciplinada conforme projetado.
ASK Total vs. 2022	+11%	+11%	Resultado em linha principalmente devido ao recebimento de novas aeronaves e o forte ambiente de demanda.
RASK 4T23 vs. 4T22	+3% a +5%	6,1%	Resultado do ambiente de demanda robusto nos mercados doméstico e internacional, em conjunto com nossa gestão racional da capacidade e pelas vantagens competitivas sustentáveis de nosso modelo de negócios.
EBITDA 2023[1]	~R$5,2 bilhões	R$5,2 bilhões	Resultado do ambiente de demanda robusto nos mercados doméstico e internacional, em conjunto com nossa gestão racional da capacidade e pelas vantagens competitivas sustentáveis de nosso modelo de negócios.
2023 Alavancagem[2]	~3,7x	3,7x	A alavancagem em linha principalmente devido ao EBITDA realizado em 2023.

[1] Inclui caixa e caixa equivalente, investimento de curto e longo prazo, e contas a receber. Exclui despesas com debêntures conversíveis.
[2] Exlui itens não recorrentes.

c. quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

As projeções estimadas ao ano corrente (2024), são válidas e suas respectivas substituições estão descritas no item (a) desta seção.

As demais projeções não mencionadas na tabela do item (a) desta seção, foram descontinuadas. A Companhia entende que tais projeções não constituem informação relevante para a análise de seus investidores e do mercado em geral.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Fatores de risco

Os riscos descritos abaixo são aqueles que consideramos relevantes para nossos negócios e para um investimento em nossos valores mobiliários. Em geral, o investimento em valores mobiliários de emissores de países de mercados emergentes, como o Brasil, envolve riscos diferentes dos riscos associados ao investimento em valores mobiliários de empresas dos Estados Unidos e de empresas localizadas em outros países com mercados de capitais mais desenvolvidos. Devem ser cuidadosamente considerados os riscos descritos abaixo. Acreditamos que podemos ser afetados de forma significativa e adversa por qualquer um desses riscos. Outros riscos que atualmente consideramos imateriais ou que atualmente não são conhecidos por nós também podem nos afetar negativamente.

Na medida em que as informações se referem a, ou são obtidas de fontes relacionadas ao governo brasileiro ou a dados macroeconômicos brasileiros, dados do setor ou de terceiros, as informações a seguir foram extraídas de publicações oficiais do governo brasileiro ou de outras fontes confiáveis de terceiros e não foram verificadas de forma independente por nós.

Riscos relacionados ao Brasil

O governo federal brasileiro exerceu, e continua a exercer, influência significativa sobre a economia brasileira. Esse envolvimento, bem como as condições políticas e econômicas do Brasil, pode prejudicar a Companhia e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

O governo federal brasileiro frequentemente exerce influência significativa sobre a economia brasileira e, ocasionalmente, faz mudanças significativas nas políticas e regulamentações monetárias, de crédito, fiscais e outras. As ações do governo brasileiro para controlar a inflação e outras políticas e regulamentações têm frequentemente envolvido, entre outras medidas, mudanças nas políticas monetárias e fiscais, controles de preços, controles de taxas de câmbio, desvalorizações de moedas, controles de capital e limites às importações. Não temos controle e não podemos prever quais medidas ou políticas o governo brasileiro poderá adotar no futuro. Nós e o preço de mercado de nossos valores mobiliários podemos ser afetados negativamente por mudanças nas políticas do governo brasileiro, bem como por fatores econômicos gerais, incluindo, sem limitação:

- crescimento ou desaceleração da economia brasileira;
- taxas de juros e políticas monetárias;
- taxas de câmbio e flutuações cambiais;
- inflação;
- liquidez dos mercados domésticos de capital e de empréstimos;
- controles de importação e exportação;
- controles de câmbio e restrições sobre remessas para o exterior e pagamentos de dividendos;
- modificações em leis e regulamentos de acordo com interesses políticos, sociais e econômicos;
- política fiscal e mudanças nas leis tributárias e interpretações relacionadas pelas

4.1 Descrição dos fatores de risco

autoridades fiscais;

- instabilidade econômica, política e social, incluindo greves gerais e manifestações em massa;
- aumentos no desemprego;
- normas trabalhistas e de seguridade social;
- mudanças nas leis e regulamentos ambientais, de saúde e segurança;
- escassez e racionamento de energia e água;
- saúde pública, inclusive como resultado de epidemias e pandemias, como a pandemia de COVID- 19;
- a intervenção, modificação ou rescisão de concessões existentes por parte do governo brasileiro;
- o controle ou a influência do governo brasileiro sobre o controle de determinadas empresas produtoras e refinadoras de petróleo; e
- outros acontecimentos políticos, sociais e econômicos no Brasil ou que o afetem.

Além disso, de 2014 a 2016, o Brasil estava em uma recessão e, de 2017 a 2019, cresceu lentamente. Como resultado da pandemia da COVID-19 e do impacto econômico relacionado, o PIB aumentou 1,1% em 2019, diminuiu 4,1% em 2020, depois aumentou 4,6% em 2021, excedendo a perda causada pelos efeitos da pandemia da COVID-19 em 2020, e aumentou 2,9% em 2022.

O governo federal brasileiro está enfrentando pressões crescentes da população para implementar reformas econômicas. Não podemos prever quais medidas o governo federal brasileiro tomará em face das crescentes pressões macroeconômicas ou de outra forma.

Os acontecimentos no cenário político do Brasil, inclusive a tensão política e social agravada pela eleição presidencial de 2022 no Brasil, também podem nos afetar. A incerteza em relação aos acontecimentos políticos e sobre se o atual governo ou futuros governos brasileiros implementarão mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores no futuro, agravados pelos impactos da pandemia da COVID-19, a guerra na Ucrânia, a atual turbulência no setor bancário global, fatores internos ou externos que sustentam a inflação persistente, entre outros fatores, podem afetar o desempenho econômico e contribuir para a incerteza econômica no Brasil, o que pode ter um efeito adverso sobre nós e nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs. A recente instabilidade econômica e política levou a uma percepção negativa da economia brasileira e a uma maior volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros, o que também pode afetar negativamente a Companhia e o preço de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs. Não podemos prever quais políticas futuras serão adotadas pelos governos brasileiros atuais ou futuros, ou se essas políticas resultarão em consequências adversas para a economia brasileira ou causarão um efeito adverso sobre nós. Ver "-A atual incerteza econômica e a instabilidade política no Brasil podem afetar negativamente a Companhia e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs".

Crises econômicas, de saúde, políticas e ambientais, ou qualquer outro tipo de crise que tenha a capacidade de impactar a economia brasileira, podem afetar o poder de compra da população

4.1 Descrição dos fatores de risco

brasileira, o que pode resultar em uma diminuição da demanda por viagens aéreas e, consequentemente, afetar nossos negócios.

Crises econômicas, de saúde, políticas e ambientais, ou qualquer outro tipo de crise que tenha a capacidade de impactar a economia brasileira, podem afetar o poder de compra da população brasileira, o que pode resultar em uma diminuição nas vendas de nossos produtos e serviços. Entre 2014 e 2016, por exemplo, quando a economia brasileira enfrentou uma das piores recessões da história, o Produto Interno Bruto (PIB) do país diminuiu 3,5% em 2015 e 3,3% em 2016.

No entanto, em 2022, devido às vantagens competitivas sustentáveis de seu modelo de negócios, a Azul atingiu uma receita operacional recorde de R$ 15,9 bilhões, representando um aumento de 59,9% em relação a 2021, o que demonstra claramente a força de nosso modelo de negócios e nossa recuperação da pandemia da COVID-19. A pandemia da COVID-19 causou impactos econômicos globais negativos e impactou nosso desempenho comercial e financeiro. Por exemplo, em 2020, registramos uma receita operacional de R$ 5,7 bilhões, em comparação com R$ 11,4 bilhões em 2019, representando uma redução de 50% ano a ano, e o ASK diminuiu 43,1%, atingindo 20,395 milhões em 2020, em comparação com 35,868 milhões em 2019.

Como resultado da pandemia da COVID-19, entre outros fatores, o poder de compra da população brasileira diminuiu e acreditamos que pode continuar a diminuir, o que pode levar a uma redução significativa na renda disponível e impactar a demanda por viagens aéreas, o que, por sua vez, pode afetar negativamente nossos resultados.

A contínua incerteza econômica e a instabilidade política no Brasil podem afetar negativamente a Companhia e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

O Brasil passou por instabilidades econômicas causadas por vários eventos políticos e econômicos nos últimos anos, com a desaceleração do crescimento do PIB e efeitos sobre os fatores de oferta (incluindo níveis de investimento e aumentos no uso de tecnologia na produção) e fatores de demanda (incluindo taxas de emprego e níveis de renda). Consequentemente, a incerteza sobre se o governo brasileiro recém-eleito será capaz de aprovar as reformas econômicas necessárias para melhorar a deterioração das contas públicas e da economia levou a uma queda na confiança do mercado na economia brasileira. A economia brasileira continua sujeita a políticas e ações governamentais que, se não forem bem-sucedidas ou implementadas, poderão afetar as operações e o desempenho financeiro das empresas, incluindo a nossa. A recente instabilidade econômica e política no Brasil contribuiu para o declínio da confiança do mercado na economia brasileira, bem como para a deterioração do ambiente político.

Além disso, nos últimos anos, o cenário político brasileiro passou por intensa instabilidade, principalmente devido ao desdobramento de um esquema de corrupção envolvendo vários políticos, inclusive membros do alto escalão do governo, que resultou no impeachment de uma presidente brasileira e em ações judiciais movidas contra seu sucessor e sua equipe. Várias investigações sobre alegações de lavagem de dinheiro e corrupção conduzidas pelo Ministério Público Federal do Brasil, incluindo a maior dessas investigações, conhecida como *Lava Jato*, impactaram negativamente a economia e o ambiente político brasileiros, a percepção geral do mercado sobre a economia brasileira, o ambiente político e os mercados de capitais brasileiros, bem como a imagem e a reputação das empresas envolvidas. Membros do governo brasileiro, bem como altos executivos de grandes empresas estatais, enfrentaram alegações ou

4.1 Descrição dos fatores de risco

condenações, ou entraram em acordos de delação premiada ou de leniência por crimes relacionados a crimes políticos de corrupção e lavagem de dinheiro. Embora a força-tarefa relacionada à *Lava Jato* tenha sido encerrada em fevereiro de 2021, não podemos garantir que novas investigações não serão iniciadas ou que outras pessoas não se tornarão objeto de investigação.

Não temos controle sobre, e não podemos prever, se tais investigações, alegações, condenações, acordos judiciais e acordos levarão a uma maior instabilidade política e econômica ou se novas alegações, condenações, acordos judiciais ou acordos contra ou com autoridades governamentais, executivos e/ou empresas surgirão no futuro. Além disso, não podemos prever o resultado de tais alegações, condenações, acordos judiciais e acordos, nem seu efeito sobre a economia brasileira.

Além disso, as manifestações políticas no Brasil nos últimos anos afetaram o desenvolvimento da economia brasileira e as percepções dos investidores sobre o Brasil.

"Novas eleições presidenciais foram realizadas no Brasil, com um primeiro turno em 2 de outubro de 2022. Um segundo turno entre os candidatos foi necessário, pois nenhum dos candidatos obteve mais de 50% dos votos válidos. O segundo turno foi realizado em 30 de outubro de 2022, e o novo presidente foi eleito com 50,90% dos votos. Desde que os resultados da eleição presidencial foram anunciados, alguns grupos formados por partidários extremistas do candidato derrotado vêm organizando manifestações públicas e protestos contra as urnas eletrônicas e a existência de uma suposta conspiração contra seu candidato."

As consequências da eleição presidencial de 2022 (incluindo o distúrbio violento ocorrido em 8 de janeiro de 2023 no congresso, no palácio presidencial e na suprema corte do Brasil) deixaram o Brasil em um estado que muitos consideram extremamente elevado de tensão política e social, e não está claro se essa tensão se dissipará ou se intensificará nos próximos meses e quais impactos resultantes podem afetar negativamente nossas operações comerciais ou a segurança de nossos clientes, nossos funcionários ou as comunidades em que operamos.

Não podemos garantir que o desenrolar desses eventos não levará a impactos adversos adicionais na situação política e econômica do Brasil. Além disso, não podemos garantir que outros eventos políticos atuais ou futuros, incluindo novas alegações contra autoridades governamentais anteriores ou atuais, não venham a causar ainda mais instabilidade na economia brasileira, nos mercados de capitais ou na cotação de nossas ações.

Além disso, as políticas que o governo atual pode adotar ou alterar podem ter efeitos adversos relevantes sobre o ambiente macroeconômico no Brasil, bem como sobre as empresas que operam no Brasil, inclusive a nossa. Consulte "-Não podemos prever quais políticas o Presidente do Brasil poderá adotar ou alterar durante seu mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira."

Qualquer um dos fatores acima pode criar incerteza política adicional, o que poderia ter um efeito adverso relevante sobre a economia brasileira e, consequentemente, sobre nós e sobre o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

Não podemos prever quais políticas o Presidente do Brasil poderá adotar ou alterar durante seu mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira.

Em 2022, o Brasil realizou eleições para presidente. Não podemos prever quais políticas serão

4.1 Descrição dos fatores de risco

mantidas e quais políticas poderão ser adotadas ou alteradas durante seu mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira. Além disso, a incerteza sobre se o governo brasileiro em exercício sob o novo governo implementará mudanças na política ou na regulamentação no futuro pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para o aumento da volatilidade dos valores mobiliários emitidos no exterior por empresas brasileiras. Quaisquer dessas novas políticas ou mudanças nas políticas atuais podem ter um efeito adverso relevante sobre nós ou sobre o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

A instabilidade da taxa de câmbio pode ter efeitos adversos sobre a economia brasileira, sobre nós e sobre o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

A moeda brasileira tem sido historicamente volátil e tem se desvalorizado com frequência nas últimas três décadas. Ao longo desse período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e usou várias políticas cambiais, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas (durante as quais a frequência dos ajustes variou de diária a mensal), controles cambiais, mercados de taxas de câmbio duplas e um sistema de taxas de câmbio flutuantes. Embora a desvalorização de longo prazo do *real* esteja geralmente vinculada à taxa de inflação no Brasil, a desvalorização do *real* que ocorre em períodos mais curtos resultou em variações significativas na taxa de câmbio entre o *real*, o dólar americano e outras moedas. Desde a eclosão da pandemia da COVID-19 até 31 de dezembro de 2020, o *real* se desvalorizou mais de 29% em relação ao dólar norte-americano e a taxa de câmbio real/dólar norte-americano informada pelo Banco Central foi de R$ 5,20 por dólar norte-americano em 31 de dezembro de 2020. Em 2021, o *real se desvalorizou* ainda mais em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2021, a taxa de venda do dólar norte-americano era de R$ 5,58 por US$ 1,00. Em 2022, o *real* se valorizou em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2022, a taxa de venda do dólar norte-americano era de R$ 5,22 por US$ 1,00. Não há garantia de que o *real* não venha a se desvalorizar ainda mais em relação ao dólar norte-americano ou a outras moedas no futuro.

Uma desvalorização do *real* em relação ao dólar americano poderia criar pressões inflacionárias no Brasil e fazer com que o governo brasileiro, entre outras medidas, aumentasse as taxas de juros. Qualquer desvalorização do *real* pode, em geral, restringir o acesso aos mercados de capitais internacionais. Isso também reduziria o valor em dólares americanos de nossos resultados. Políticas macroeconômicas restritivas podem reduzir a estabilidade da economia brasileira e afetar negativamente nossos resultados operacionais e nossa lucratividade. Além disso, reações nacionais e internacionais a políticas econômicas restritivas podem ter um impacto negativo sobre a economia brasileira. Essas políticas e quaisquer reações a elas podem nos afetar negativamente, restringindo o acesso aos mercados financeiros estrangeiros e provocando novas intervenções governamentais. Uma desvalorização do *real* em relação ao dólar americano também pode, como no contexto da atual desaceleração econômica, diminuir os gastos dos consumidores, aumentar as pressões deflacionárias e reduzir o crescimento econômico.

Por outro lado, uma valorização do *real em* relação ao dólar norte-americano e a outras moedas estrangeiras pode deteriorar as contas correntes de câmbio do Brasil. Nós e alguns de nossos fornecedores compramos bens e serviços de países fora do Brasil e, portanto, mudanças no valor do dólar norte-americano em comparação com outras moedas podem afetar os custos dos bens e serviços que compramos. Dependendo das circunstâncias, a desvalorização ou valorização do *real* em relação ao dólar norte-americano e a outras moedas estrangeiras pode restringir o crescimento da economia brasileira, bem como nossos negócios, resultados operacionais e lucratividade.

4.1 Descrição dos fatores de risco

A maior parte de nossas receitas está vinculada ao real e uma parte significativa de nossas despesas operacionais, como combustível, determinados contratos de arrendamento de aeronaves, determinados contratos de manutenção de horas de voo e seguro de aeronaves, é denominada em moeda estrangeira ou vinculada a ela. Além disso, temos e podemos incorrer em valores substanciais de

obrigações financeiras ou de arrendamento denominadas em dólares americanos, custos de combustível vinculados ao dólar americano e endividamento denominado em dólares americanos no futuro ou exposições semelhantes a outras moedas estrangeiras. Em 31 de dezembro de 2022, 2021 e 2020, 52,7%, 43,2% e 33,2% de nossas despesas operacionais, respectivamente, eram denominadas em moeda estrangeira ou vinculadas a ela. Historicamente, temos conseguido aumentar nossas tarifas e receitas para compensar o impacto da valorização do dólar americano em nossas despesas, mas não há garantia de que continuaremos a fazê-lo.

Além disso, em grande parte como resultado da guerra entre a Rússia e a Ucrânia, os preços do petróleo Brent aumentaram acentuadamente de cerca de US$ 75 por barril no final de 2021 para US$ 128 por barril em 8 de março de 2022. Em 31 de dezembro de 2022, o preço do petróleo Brent era de US$ 80 por barril, e não há garantia de que os preços do petróleo Brent não aumentarão ainda mais no futuro. Em 2022, nossas despesas operacionais denominadas em dólares dos Estados Unidos aumentaram 79% em comparação com 2021, principalmente em decorrência do aumento dos preços do petróleo.

Nem sempre estamos totalmente protegidos contra as flutuações do *real*. Em vista do exposto, não há garantia de que poderemos nos proteger contra os efeitos das flutuações do *real*. A desvalorização do *real* poderia criar pressões inflacionárias no Brasil e causar aumentos nas taxas de juros, o que poderia afetar negativamente o crescimento da economia brasileira como um todo, prejudicar-nos, restringir o acesso aos mercados financeiros e provocar intervenções governamentais, inclusive políticas governamentais recessivas. A desvalorização do *real* também pode, como no contexto da atual recuperação econômica global, levar à diminuição dos gastos do consumidor e à redução do crescimento da economia como um todo.

Qualquer depreciação do *real* em relação ao dólar americano pode ter um efeito adverso sobre nós, inclusive levando a uma redução em nossas margens de lucro ou a perdas operacionais causadas por aumentos nos custos denominados em dólares americanos (inclusive custos de combustível), aumentos nas despesas com juros ou perdas cambiais em obrigações fixas não cobertas e endividamento denominado em moeda estrangeira.

4.1 Descrição dos fatores de risco

A inflação e certas medidas do governo brasileiro para conter a inflação têm, historicamente, afetado negativamente a economia brasileira e o mercado de capitais brasileiro, e altos níveis de inflação no futuro afetariam negativamente a Companhia e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

No passado, o Brasil teve taxas de inflação extremamente altas. A inflação e algumas das medidas adotadas pelo governo brasileiro em uma tentativa de conter a inflação tiveram efeitos negativos significativos sobre a economia brasileira em geral. A inflação, as políticas adotadas para conter as pressões inflacionárias e as incertezas em relação a uma possível intervenção governamental futura contribuíram para a incerteza econômica e para o aumento da volatilidade nos mercados de capitais brasileiros.

De acordo com o *Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo* (IPCA), as taxas de inflação brasileiras foram de 5,8%, 10,1%, 4,5%, 4,3% e 3,8% para os anos de 2022, 2021, 2020, 2019 e 2018, respectivamente. O Brasil pode experimentar altos níveis de inflação no futuro e as pressões inflacionárias podem levar o governo brasileiro a intervir na economia e a introduzir políticas que podem nos afetar negativamente e ao preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs. No passado, as intervenções do governo brasileiro incluíram a manutenção de uma política monetária restritiva com altas taxas de juros que restringiram a disponibilidade de crédito e reduziram o crescimento econômico, causando volatilidade nas taxas de juros.

Por exemplo, o *Comitê de Política Monetária do Banco Central do Brasil (*COPOM) frequentemente ajusta as taxas de juros em situações de incerteza econômica para atingir as metas estabelecidas na política econômica do governo brasileiro. A taxa SELIC (*Sistema Especial de Liquidação e Custódia*), a taxa overnight do Banco Central, conforme estabelecido pelo COPOM, aumentou de 10,00% no início de 2014 para um ponto alto de 14,25% em 2016, antes de uma série de reduções de taxas em 2017, 2018 e 2019, reduzindo a taxa SELIC para 7,00% em 31 de dezembro de 2017 e 6,50% em 31 de dezembro de 2018, para 4,50% a partir de 31 de dezembro de 2019 e para 2,00% a partir de 31 de dezembro de 2020. Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, a taxa SELIC foi de 13,75% e 9,25%, respectivamente.

Por outro lado, políticas mais brandas do governo e do Banco Central e reduções nas taxas de juros desencadearam e podem continuar a desencadear aumentos na inflação e, consequentemente, volatilidade no crescimento e necessidade de aumentos repentinos e significativos nas taxas de juros, o que poderia nos afetar negativamente e aumentar nosso endividamento.

Caso o Brasil tenha uma inflação alta no futuro, tentaremos ajustar os preços que cobramos de nossos passageiros para compensar os possíveis impactos da inflação em nossas despesas, inclusive salários, como fizemos no passado, mas talvez não consigamos. Isso levaria a uma diminuição do lucro líquido, o que nos afetaria negativamente. As pressões inflacionárias também podem afetar negativamente nossa capacidade de acessar mercados financeiros estrangeiros, o que nos afetará negativamente.

Os acontecimentos e as percepções de riscos em outros países, inclusive em outros mercados emergentes, nos Estados Unidos e na Europa, e os acontecimentos relacionados à guerra Rússia- Ucrânia, podem afetar negativamente a economia brasileira e o preço dos valores mobiliários brasileiros, inclusive o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

O mercado de valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras é influenciado pelas condições

4.1 Descrição dos fatores de risco

econômicas e de mercado no Brasil e, em graus variados, pelas condições de mercado em outros mercados latino-americanos e emergentes, bem como nos Estados Unidos, Europa e outros países. Na medida em que as condições dos mercados globais ou da economia se deteriorarem, as empresas brasileiras poderão ter seus negócios afetados negativamente. O enfraquecimento da economia global tem sido marcado, entre outros fatores adversos, por níveis mais baixos de confiança do consumidor e das empresas, diminuição do investimento empresarial e dos gastos do consumidor, aumento do desemprego, redução da renda e do valor dos ativos, redução da taxa de crescimento global, falências bancárias, inflação persistente, volatilidade da moeda e disponibilidade limitada de crédito e acesso a capital. As condições econômicas e de mercado de outros países, incluindo os Estados Unidos e os países europeus, e os mercados emergentes, podem afetar a disponibilidade de crédito e o volume de investimentos estrangeiros no Brasil e nos países em que fazemos negócios, em graus variados. A turbulência do mercado gerada por falências bancárias nos Estados Unidos em março de 2023 e a venda forçada do Credit Suisse são dois exemplos da exposição que temos a eventos financeiros internacionais. Os desenvolvimentos ou as condições econômicas em outros países de mercados emergentes, às vezes, afetaram significativamente a disponibilidade de crédito para empresas brasileiras e resultaram em saídas consideráveis de fundos do Brasil, diminuindo a quantidade de investimentos estrangeiros no Brasil, o que impactou as expectativas gerais de crescimento da economia brasileira. Qualquer um desses fatores pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos resultados operacionais e condição financeira.

Desde 2020, o Brexit contribuiu para aumentar a volatilidade e a incerteza em vários mercados financeiros. Além disso, a crise que afeta os mercados emergentes, iniciada no segundo trimestre de 2018, como resultado do aumento das taxas de juros pelo Federal Reserve dos EUA e da guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, entre outros fatores, pode ter um impacto na economia brasileira.

Além disso, os acontecimentos globais relacionados à invasão da Ucrânia pela Rússia (i) contribuíram para o aumento dos preços da energia, do petróleo e de outras commodities, (ii) geraram incertezas nos mercados de capitais globais, e os mercados de ações dos Estados Unidos e da Europa apresentaram maior volatilidade de preços, e (iii) criaram um novo cenário em relação às sanções internacionais. As ações militares russas e as sanções resultantes podem afetar negativamente a economia global e os mercados financeiros e levar à instabilidade e à falta de liquidez nos mercados de capitais, principalmente se as sanções atuais ou novas continuarem por um período prolongado ou se as tensões geopolíticas resultarem em operações militares ampliadas em escala global. Além disso, a recente guerra entre a Rússia e a Ucrânia, o impacto das sanções contra a Rússia e a possibilidade de atos de retaliação por parte da Rússia podem resultar em um aumento dos ataques cibernéticos. Não podemos prever como esses acontecimentos evoluirão e se ou em que medida eles podem afetar os mercados de capitais brasileiros e, consequentemente, a nós.

Os riscos políticos permanecem, principalmente, com a escalada da guerra na Ucrânia, a relação de médio prazo entre os Estados Unidos e a China, a incerteza sobre as instabilidades governamentais na Europa e outros riscos geopolíticos locais. A materialização desses riscos pode afetar o crescimento global e diminuir o interesse dos investidores em ativos do Brasil e de outros países nos quais atuamos, o que pode afetar de forma relevante e adversa o preço de mercado de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, dificultando nosso acesso aos mercados de capitais e, consequentemente, o financiamento de nossas operações no futuro.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Qualquer novo rebaixamento da classificação de crédito do Brasil poderia afetar negativamente o preço de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

A classificação de crédito soberano do Brasil está atualmente abaixo do grau de investimento pelas três principais agências de classificação de crédito. Consequentemente, os preços dos valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras foram afetados negativamente. Uma nova recessão no Brasil ou a continuidade da incerteza política, entre outros fatores, podem levar a novos rebaixamentos de classificação.

Podemos ser afetados negativamente pelas percepções dos investidores sobre os riscos relacionados à classificação de crédito da dívida soberana do Brasil. As agências de classificação de risco avaliam regularmente o Brasil e seus ratings soberanos, que se baseiam em diversos fatores, incluindo tendências macroeconômicas, condições fiscais e orçamentárias, métricas de endividamento e a perspectiva de mudanças em qualquer um desses fatores. O Brasil perdeu sua classificação de crédito de dívida soberana com grau de investimento pelas três principais agências de classificação de crédito sediadas nos Estados Unidos, Standard & Poor's, Moody's e Fitch, em 2015. A Standard & Poor's rebaixou a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil de BBB- para BB+ em setembro de 2015, reduziu-a posteriormente para BB em fevereiro de 2016 e manteve a perspectiva negativa da classificação, citando as dificuldades fiscais e a contração econômica do Brasil como sinais de piora da situação de crédito. Em dezembro de 2015, a Moody's colocou o rating de crédito da dívida soberana do Brasil Baa3 em revisão e rebaixou o rating de crédito soberano do Brasil em fevereiro de 2016 para Ba2 com perspectiva negativa, citando a perspectiva de maior deterioração dos números de endividamento do Brasil em meio a uma recessão e a um ambiente político desafiador. A Fitch rebaixou o rating de crédito soberano do Brasil para BB+ com perspectiva negativa em dezembro de 2015, citando a rápida expansão do déficit orçamentário do país e uma recessão pior do que a esperada, e rebaixou ainda mais o rating de crédito da dívida soberana do Brasil em maio de 2016 para BB com perspectiva negativa. Em 11 de janeiro de 2018, a Standard & Poor's rebaixou ainda mais a classificação de crédito soberano do Brasil devido a preocupações com o grande déficit, a paralisação da reforma da previdência e as eleições presidenciais. Em 23 de fevereiro de 2018, a Fitch rebaixou ainda mais o rating de crédito soberano do Brasil para BB- com perspectiva estável. A Moody's reafirmou o rating Ba2 do Brasil com perspectiva estável em maio de 2020. A Standard & Poor's reafirmou o rating de crédito soberano do Brasil em BB- com perspectiva estável em novembro de 2021. A Fitch reafirmou o rating de crédito soberano do Brasil em BB- com perspectiva negativa em dezembro de 2021. Em 12 de abril de 2022, a Moody's reafirmou o rating Ba2 do Brasil com perspectiva estável, e a Standard & Poor's reafirmou o rating de crédito soberano do Brasil em BB- com perspectiva estável em 14 de junho de 2022. Em 14 de julho de 2022, a Fitch reafirmou o rating de crédito soberano do Brasil em BB- e elevou sua perspectiva para estável, reafirmando esse rating e sua perspectiva em 20 de dezembro de 2022.

Qualquer novo rebaixamento da classificação de crédito soberano do Brasil poderia aumentar a percepção de risco dos investidores e, como resultado, afetar negativamente o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

As variações nas taxas de juros podem ter efeitos adversos sobre nós.

Estamos expostos ao risco de variações nas taxas de juros, principalmente em relação à Taxa de Depósito Interbancário, ou Taxa CDI. Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2022, 2021 e 2020, o índice médio da Taxa CDI foi de 12,39%, 4,42% e 2,75%, respectivamente. Fomos beneficiados pela redução da Taxa CDI nos últimos anos, mas, se a Taxa CDI aumentasse, nossos reembolsos de

4.1 Descrição dos fatores de risco

determinados empréstimos e arrendamentos aumentariam, e talvez não conseguíssemos ajustar os preços que cobramos para compensar o aumento dos pagamentos.

Aumentos significativos no consumo, na inflação ou em outras pressões macroeconômicas podem levar a um aumento nessas taxas.

Por exemplo, os preços das ações da B3 S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão ou da B3 são altamente afetados pelas flutuações das taxas de juros dos Estados Unidos e pelo comportamento das principais bolsas de valores dos Estados Unidos. Qualquer aumento nas taxas de juros em outros países, especialmente nos Estados Unidos, poderia reduzir a liquidez geral e o interesse dos investidores nos mercados de capitais brasileiros.

Além disso, embora políticas monetárias restritivas no Brasil, com altas taxas de juros, possam restringir o crescimento do país e a disponibilidade de crédito, políticas mais brandas do governo e do Banco Central e reduções nas taxas de juros podem desencadear aumentos na inflação e, consequentemente, volatilidade no crescimento e necessidade de aumentos repentinos e significativos nas taxas de juros, o que poderia nos afetar negativamente.

Para obter mais informações sobre nossa exposição ao risco de variações nas taxas de juros, consulte o "Item 5. Revisão e Perspectiva Operacional e Financeira-Resultados Operacionais-Principais Fatores que Afetam Nossa Condição Financeira e Resultados das Operações-Efeitos das taxas de câmbio, taxas de juros e inflação".

Podemos enfrentar desafios associados à transição da IBOR.

Uma parte de nossas receitas, despesas e passivos está diretamente ligada às taxas de juros. Portanto, nossos resultados operacionais e nossa condição financeira são afetados pela inflação, pelas flutuações das taxas de juros e pelas políticas monetárias governamentais relacionadas. Além disso, várias taxas interbancárias oferecidas, que são consideradas "benchmarks" (as "IBORs", incluindo LIBOR e EURIBOR), são objeto de recentes orientações e propostas de reforma internacionais e de outros órgãos reguladores. Algumas dessas reformas já estão em vigor, enquanto outras ainda não foram implementadas, incluindo a maioria das disposições do Regulamento de Benchmark da UE (Regulamento (UE) 2016/1011), uma vez que faz parte da legislação nacional do Reino Unido em virtude da Lei da União Europeia (Retirada) de 2018 (em conjunto, os "Regulamentos de Benchmarks").

Em particular, a U.K. A Autoridade de Conduta Financeira do Reino Unido ("FCA") anunciou que a FCA não obrigaria mais os bancos a contribuir para o cálculo da LIBOR após o final de 2021 e, em 5 de março de 2021, confirmou que todas as configurações da LIBOR deixariam de ser fornecidas por qualquer administrador ou não seriam mais representativas imediatamente após 31 de dezembro de 2021, no caso de todas as configurações de libra esterlina, euro, franco suíço e iene japonês, e as configurações de dólar americano de 1 semana e 2 meses, e imediatamente após 30 de junho de 2023, no caso das configurações restantes de dólar americano. Em 18 de novembro de 2020, a ICE Benchmark Administration ("IBA") anunciou que todas as taxas LIBOR para determinadas moedas, exceto a LIBOR em dólares americanos ("USD LIBOR"), deixariam de ser publicadas no final de 2021. Em 30 de novembro de 2020, a IBA anunciou que, após um período de consulta, para a USD LIBOR, pretendia interromper a publicação da LIBOR de 1 semana e 2 meses no final de 2021 e que não pretendia interromper a publicação de outros prazos da USD LIBOR até 30 de junho de 2023.

4.1 Descrição dos fatores de risco

De acordo com os anúncios da FCA e da IBA, a publicação da maioria das taxas LIBOR em dólares não americanos cessou no final de dezembro de 2021. Embora se esperasse que a publicação das configurações da LIBOR de um, três e seis meses em libras esterlinas e ienes japoneses continuasse pelo menos até o final de 2022 com base em uma metodologia "sintética" (conhecida como "LIBOR sintética"), essas taxas foram consideradas não representativas pela FCA e estão disponíveis apenas para uso em transações herdadas. A FCA anunciou em setembro de 2022 que a publicação das configurações da LIBOR sintética de um e seis meses é obrigatória até o final de março de 2023, após o que essas configurações serão permanentemente interrompidas. Em 23 de novembro de 2022, a FCA anunciou que a LIBOR sintética de três meses em libras esterlinas será permanentemente interrompida no final de março de 2024.

Além disso, embora se espere que determinados prazos da LIBOR em dólares americanos continuem a ser publicados até 30 de junho de 2023, as agências bancárias dos EUA e a FCA emitiram orientações instruindo os bancos a deixarem de firmar novos contratos com referência à LIBOR em dólares americanos até 31 de dezembro de 2021, com algumas exceções.

A interrupção da LIBOR para várias moedas no final de 2021 (e a interrupção pendente em 2023 para determinados prazos da LIBOR em USD) também resultará no uso mais amplo de taxas de substituição, inclusive nos instrumentos que documentam algumas de nossas obrigações financeiras. Por exemplo, nos Estados Unidos, um grupo convocado pelo Federal Reserve Board e pelo Federal Reserve Bank of New York, denominado Alternative Reference Rate Committee ("ARRC") e composto por um conjunto diversificado de entidades do setor privado, identificou a Secured Overnight Financing Rate (ou "SOFR") como sua taxa alternativa preferida para a USD LIBOR e o Federal Reserve Bank of New York começou a publicar a SOFR diariamente. Muitos bancos nos Estados Unidos começaram a participar de transações em que os juros são determinados com base na SOFR ou planejam fazê-lo no decorrer de 2023, conforme recomendado pelo ARRC e por alguns órgãos reguladores. Além disso, muitos contratos financeiros, inclusive alguns que regem nossas obrigações financeiras, incluem alternativas de substituição para a LIBOR quando esta deixar de existir. É possível que alguns credores dos EUA optem por usar taxas alternativas que não sejam a SOFR. Os bancos centrais de várias outras jurisdições também anunciaram planos para publicar taxas de referência alternativas para outras moedas.

Além disso, em 29 de novembro de 2017, o Banco da Inglaterra e a FCA anunciaram que, a partir de janeiro de 2018, seu grupo de trabalho sobre taxas livres de risco da libra esterlina foi incumbido de implementar uma transição ampla para o Sterling Overnight Index Average ("SONIA") nos próximos quatro anos nos mercados de valores mobiliários, empréstimos e derivativos da libra esterlina, de modo que o SONIA possa ser estabelecido como a principal referência de taxa de juros da libra esterlina até o final de 2021. O Banco da Inglaterra começou a publicar o SONIA em 3 de agosto de 2020. Em março de 2021, o Banco da Inglaterra emitiu uma declaração conjunta com a FCA apoiando e incentivando os provedores de liquidez no mercado de derivativos não lineares em libras esterlinas a adotarem novas convenções de cotação para negociação entre negociantes com base no SONIA em vez da LIBOR. No Reino Unido, os participantes do mercado começaram a fazer a transição para o SONIA, de acordo com a orientação da FCA.

Em 21 de setembro de 2017, o Banco Central Europeu anunciou que faria parte de um novo grupo de trabalho encarregado de identificar e adotar uma "taxa overnight livre de risco" que pudesse servir de base para uma alternativa aos atuais benchmarks usados em uma variedade de instrumentos e contratos financeiros na área do euro. Em 13 de setembro de 2018, o grupo de trabalho sobre taxas livres de risco do euro recomendou a nova taxa de curto prazo do euro ("€STR") como a nova taxa livre de risco para a área do

4.1 Descrição dos fatores de risco

euro. A €STR foi publicada pela primeira vez em 2 de outubro de 2019. Embora a EURIBOR tenha sido reformada para cumprir os termos do Regulamento de Benchmark, permanece incerto por quanto tempo ela continuará em sua forma atual, ou se será reformada novamente ou substituída pela €STR ou por um benchmark alternativo.

Essa e outras reformas podem fazer com que as IBORs tenham um desempenho diferente do passado, ou desapareçam completamente, ou tenham outras consequências que não podem ser totalmente previstas, o que introduz uma série de riscos para nós, incluindo riscos legais decorrentes de possíveis alterações exigidas na documentação de transações novas e existentes, riscos financeiros decorrentes de quaisquer alterações na avaliação de instrumentos financeiros vinculados a taxas de referência e incompatibilidade de hedge.

As deficiências na infraestrutura brasileira, principalmente em aeroportos e portos, podem nos afetar negativamente.

Oferecemos produtos e serviços que dependem do desempenho e da confiabilidade da infraestrutura no Brasil e no exterior. Historicamente, o investimento público na construção e no desenvolvimento de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias tem sido relativamente baixo, o que afeta a demanda por turismo doméstico e também pode afetar nossa capacidade de realizar nossas operações ou limitar nossos planos de expansão, além de causar atrasos e aumentar os custos operacionais. Por exemplo, em 2007, o Brasil passou por uma crise significativa relacionada ao seu sistema de controle de tráfego aéreo, o que afetou negativamente as viagens aéreas e o setor de turismo como um todo. A insuficiência de investimentos públicos e/ou privados na expansão da infraestrutura brasileira, principalmente em aeroportos, portos e outros centros de viagens, pode levar a uma redução nas vendas ou a taxas de crescimento menores do que as esperadas, o que pode afetar negativamente a Companhia e as perspectivas de crescimento. Em particular, a falta ou insuficiência de investimentos na manutenção de nosso principal hub em Campinas poderia afetar a atividade geral e a operação do aeroporto, o que nos afetaria negativamente. Por exemplo, a Aeroportos Brasil, que detém uma concessão para a operação do aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de proteção contra falência em 2018 por não ter cumprido suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal. Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de reestruturação da dívida da Aeroportos Brasil, que consiste em devolver a concessão para a operação do aeroporto de Viracopos à ANAC para iniciar um processo de relicitação da concessão para um novo operador.

Em 18 de fevereiro de 2020, o juízo da recuperação judicial aprovou o plano de recuperação judicial e, em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil protocolou na ANAC o pedido de relicitação do aeroporto de Viracopos, em conformidade com o plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o Governo Federal promulgou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando a relicitação do aeroporto de Viracopos. Em 14 de junho de 2022, a Resolução CPPI 232 prorrogou o prazo para conclusão do processo de licenciamento do aeroporto de Viracopos para 16 de julho de 2024 e o leilão está planejado para ocorrer no segundo trimestre de 2023.

Em abril de 2021, o Grupo de Consultores em Aeroportos (GCA), um consórcio formado por várias empresas privadas e um potencial licitante no leilão, apresentou um estudo de viabilidade ao governo brasileiro para um novo processo de licitação para a concessão do aeroporto de Viracopos. A consulta pública sobre o estudo de viabilidade foi realizada em outubro de 2021. Após a aprovação do estudo de

4.1 Descrição dos fatores de risco

viabilidade pela ANAC, em 8 de março de 2022, ele foi enviado ao Tribunal de Contas da União. No início de 2022, o processo foi suspenso devido a discussões entre a concessionária e a ANAC sobre os ativos não depreciados a serem indenizados, mas em 12 de dezembro de 2022 o ministro do Tribunal de Contas da União autorizou a retomada do processo.

Para obter mais informações, consulte o "Item 4.B. Visão geral dos negócios - Aeroportos e outras instalações e propriedades - Aeroportos" e o "Item 8.A. Demonstrações consolidadas e outras informações financeiras - Processos judiciais".

O não cumprimento da LGPD ou de outras leis de privacidade promulgadas no Brasil e/ou em outras jurisdições pode afetar negativamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados.

Estamos sujeitos à legislação de proteção de dados pessoais, como o Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014) e a Lei 13.709/2018, uma lei abrangente de proteção de dados que estabelece princípios e obrigações gerais que se aplicam a vários setores econômicos e relações contratuais (*Lei Geral de Proteção de Dados*), ou LGPD, bem como seus regulamentos relacionados, incluindo aqueles publicados pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados ("ANPD").

A LGPD entrou em vigor em 18 de setembro de 2020, após o ex-presidente sancionar a Medida Provisória 959/2020, nos termos do artigo 62, §12, da Constituição Federal. As sanções administrativas previstas na LGPD entraram em vigor em agosto de 2021. A LGPD estabeleceu um novo marco legal a ser observado nas operações de tratamento de dados pessoais e dispõe sobre os direitos de titularidade dos dados pessoais, as bases legais que permitem o tratamento de dados pessoais, requisitos para obtenção de consentimento, obrigações e requisitos para incidentes e vazamentos de segurança, transferências de dados nacionais e internacionais, bem como autorização para criação da ANPD.

Desde a entrada em vigor das sanções da LGPD, o descumprimento por nós ou por qualquer uma de nossas subsidiárias pode resultar em ação judicial por parte dos titulares de dados pessoais (conforme previsto na LGPD), ou em ação judicial ou extrajudicial por parte de órgãos de defesa do consumidor. Além disso, nós e nossas subsidiárias podemos estar sujeitos a sanções, de forma isolada ou cumulativa, ou podemos, isolada ou cumulativamente, estar sujeitos a (i) advertência com prazo indicativo para adoção de medidas corretivas, (ii) obrigação de divulgar incidentes, (iii) suspensão parcial das operações de nosso banco de dados pelo prazo máximo de seis meses, renovável por igual período, até que a atividade de tratamento do controlador seja restabelecida, em caso de reincidência; (iv) suspensão parcial das atividades relacionadas ao processamento de dados por um período máximo de seis meses, renovável por igual período, até que a atividade de processamento do controlador seja restabelecida, em caso de reincidência; (v) bloqueio temporário ou exclusão de dados pessoais; (vi) proibição parcial ou total de atividades; e (vii) multa de até 2% de nossas receitas no Brasil em seu ano fiscal anterior, excluindo impostos, até R$ 50.000.000 por infração. Além disso, podemos ser responsabilizados por danos materiais, morais, individuais ou coletivos causados em razão do descumprimento das obrigações estabelecidas pela LGPD.

Falhas na proteção dos dados pessoais processados por nós, bem como o não cumprimento da legislação aplicável, podem resultar na aplicação de multas significativas, na divulgação do incidente ao mercado, na obrigação de eliminar os dados pessoais do banco de dados relevante e na suspensão do acesso aos nossos bancos de dados e na proibição de nossas atividades relacionadas ao processamento de

4.1 Descrição dos fatores de risco

dados comprometidos, o que pode afetar negativamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados. Dessa forma, a não proteção dos dados pessoais processados por nós ou qualquer falha na implementação de medidas adequadas de proteção de dados em resposta à legislação aplicável pode nos sujeitar a custos adicionais, como pagamento de multas e indenizações, implementação de medidas de ajuste e perda de negócios, além de sanções civis, o que pode afetar negativamente nossa reputação e nossos resultados.

Consulte o "Item 4.B. Visão geral dos negócios - Proteção de dados".

Riscos relacionados aos nossos negócios e ao setor de aviação civil brasileiro

Flutuações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, que é fornecido principalmente por um fornecedor, teriam um efeito adverso sobre nós.

Historicamente, os preços internacionais e locais dos combustíveis estão sujeitos a grandes flutuações de preços com base em questões geopolíticas e de oferta e demanda. As despesas com combustível constituem uma parte significativa de nossas despesas operacionais totais, representando 45,2% em 2022, 32,8% em 2021 e 21,1% em 2020. A disponibilidade de combustível também está sujeita a períodos de excesso e escassez no mercado e é afetada pela demanda por óleo para aquecimento doméstico e gasolina. Eventos resultantes de instabilidade prolongada no Oriente Médio ou em outras regiões produtoras de petróleo, ou a suspensão da produção por qualquer produtor significativo, podem resultar em aumentos substanciais de preços e/ou dificultar a obtenção de suprimentos adequados, o que pode nos afetar negativamente. Desastres naturais ou outros grandes eventos de interrupção inesperada em regiões que normalmente consomem quantidades significativas de outras fontes de energia podem ter um efeito semelhante.

Além disso, como a Rússia é um dos maiores exportadores de petróleo do mundo, os acontecimentos globais relacionados à invasão da Ucrânia pela Rússia em fevereiro de 2022 e as restrições de exportação resultantes causaram escassez na disponibilidade de combustível para aeronaves, inclusive como resultado de sanções direcionadas e medidas de controle de exportação impostas pelos Estados Unidos e órgãos governamentais estrangeiros. Não há garantia de que a escassez não se agravará, e não podemos prever o impacto contínuo dessas sanções e medidas de controle de exportação, nem o impacto de quaisquer outras ações retaliatórias que possam ser tomadas pela Rússia, pelos Estados Unidos e por órgãos governamentais estrangeiros. A escassez na disponibilidade ou o aumento na demanda por petróleo bruto em geral, outros derivados de combustível à base de petróleo bruto e combustível para aeronaves em particular resultaram, e podem continuar resultando, no aumento dos preços dos combustíveis.

Não podemos prever o preço e a disponibilidade futura de combustível com qualquer grau de certeza, e aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem prejudicar nossos negócios. Nossas atividades de hedge podem não ser suficientes para nos proteger dos aumentos do preço do combustível e, embora tenhamos conseguido ajustar nossas tarifas adequadamente para nos proteger desse custo, talvez não consigamos fazer isso no futuro.

Compramos combustível de distribuidores no Brasil. Em 2022, compramos combustível principalmente da Vibra Energia (f/k/a BR Distribuidora), Air BP Brasil Ltda. e Raízen Combustíveis Ltda., sendo a Vibra Energia a responsável pelo fornecimento de 71,2% de nosso combustível. Normalmente, os

4.1 Descrição dos fatores de risco

contratos de fornecimento de combustível são rescindidos por diversos motivos, incluindo o não cumprimento de algumas obrigações contratuais, o não pagamento de faturas e em caso de liquidação judicial ou extrajudicial. Além disso, os distribuidores podem não ser capazes de garantir o fornecimento de combustível, por exemplo, devido a dificuldades em suas atividades de importação ou distribuição. Se não formos capazes de obter combustível em termos semelhantes de fornecedores alternativos, nosso negócio será afetado negativamente. O contrato que firmamos com a Vibra Energia nos permite fixar o custo do combustível de aviação que compraremos no futuro. Dessa forma, caso esse contrato seja rescindido, poderemos ser obrigados a fazer um hedge alternativo ou pagar preços mais altos, o que poderia nos afetar negativamente.

Nós e o setor aéreo em geral somos particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas e a condições econômicas negativas contínuas que provavelmente continuariam a nos afetar negativamente e a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis.

Nossas operações e o setor aéreo em geral são particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas. Condições econômicas desfavoráveis, como altas taxas de desemprego, um mercado de crédito restrito, crescimento baixo ou negativo do PIB, taxas de câmbio desfavoráveis e aumento das despesas operacionais de negócios, podem reduzir os gastos com viagens de lazer e de negócios. Para alguns consumidores, as viagens de lazer são uma despesa discricionária, e os viajantes de curta distância, em particular, têm a opção de substituir as viagens aéreas por viagens de superfície. Como se tornou particularmente evidente em 2020 e 2021 em decorrência da pandemia da COVID-19, as empresas e outros viajantes podem renunciar às viagens aéreas usando alternativas de comunicação, como videoconferência, plataformas de comunicação empresarial e a Internet. Além disso, como ficou particularmente evidente em 2020, 2021 e 2022 em decorrência da pandemia de COVID-19, condições econômicas desfavoráveis também podem afetar nossa capacidade de aumentar as tarifas para compensar os aumentos de combustível, mão de obra e outras despesas. Em particular, a recente recessão na economia brasileira e a instabilidade política afetaram negativamente os setores com gastos significativos em viagens, incluindo governo, petróleo e gás, mineração e construção. Além das reduções nas taxas de ocupação, a redução dos gastos com viagens de negócios também afeta a qualidade da demanda, resultando em nossa incapacidade de vender tantos bilhetes de alto rendimento.

Apesar dos avanços na contenção da COVID-19 em 2021 e 2022, a pandemia da COVID-19 continua sendo uma situação dinâmica e em constante evolução, com consequências desconhecidas de curto e longo prazo que podem reverter quaisquer melhorias recentes. Não podemos prever como a pandemia global da COVID-19 evoluirá, incluindo novas variantes do vírus ou outras doenças infecciosas, e afetará a demanda por viagens aéreas no Brasil e, consequentemente, nossos resultados operacionais e posição financeira. Embora a demanda por viagens aéreas tenha se recuperado para os níveis pré-pandêmicos, e embora tenhamos aumentado nosso número de voos e nossa capacidade para atender a essa demanda, não há garantia de que novas quedas na demanda ocorrerão no futuro.

Além disso, não podemos prever os acontecimentos macroeconômicos ou seu impacto sobre nós, inclusive a volatilidade da taxa de câmbio e o aumento dos preços dos combustíveis, especialmente no contexto da guerra entre a Rússia e a Ucrânia e a tensão política e social causada pela eleição presidencial de 2022 no Brasil, mas esperamos enfrentar pressões inflacionárias e um aumento acentuado dos preços dos combustíveis em 2022. Especialmente porque talvez não consigamos adiar o pagamento de valores significativos de nossos custos de combustível e provavelmente não conseguiremos ajustar os custos de combustível em nossos preços de passagens, esses aumentos de preços podem nos afetar de forma

4.1 Descrição dos fatores de risco

significativa e adversa. Além disso, o desempenho macroeconômico pode ser afetado negativamente pela turbulência no setor bancário global, após a falência de dois bancos dos EUA e a venda forçada do Credit Suisse em março de 2023.

Qualquer mudança significativa nos mercados financeiros globais ou na economia brasileira, causada por qualquer fator, inclusive pandemias, outros surtos regionais ou internacionais e/ou conflitos militares, turbulência no mercado associada à falência de bancos, fatores internos ou externos que sustentem a inflação persistente, entre outros fatores, podem aumentar as taxas de juros locais de curto e longo prazo, dificultar nosso acesso a novos termos de financiamento favoráveis e emissões de valores mobiliários, bem como afetar nossos planos de crescimento e investimento. Um ambiente econômico cada vez mais desfavorável provavelmente nos afetaria negativamente. Além disso, uma instabilidade significativa dos mercados de crédito, capital e financeiro poderia resultar no aumento de nossos custos de empréstimo, afetando-nos negativamente. Normalmente, financiamos nossas aeronaves por meio de arrendamentos e financiamento de dívidas. É possível que não consigamos continuar obtendo financiamento em termos atraentes para nós, ou de forma alguma. Na medida em que não pudermos obter esse financiamento em termos aceitáveis ou de forma alguma, poderemos ser obrigados a modificar nossos planos de aquisição de aeronaves ou incorrer em custos de financiamento mais altos do que o previsto, o que nos afetaria negativamente e nossa estratégia de crescimento. Esses fatores também podem afetar negativamente nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis e nossa liquidez em geral.

Como o setor aéreo é caracterizado por altos custos fixos e receitas relativamente elásticas, as companhias aéreas não podem reduzir rapidamente seus custos para responder a quedas na receita esperada, o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.

O setor aéreo é caracterizado por baixas margens de lucro bruto; altos custos fixos, como propriedade e leasing de aeronaves, instalações e pessoal da sede, custos de licença do sistema de tecnologia da informação, despesas com treinamento e seguro; e receitas que, em geral, apresentam elasticidade substancialmente maior do que os custos. Os custos operacionais de cada voo não variam significativamente com o número de passageiros transportados e, portanto, uma mudança relativamente pequena no número de passageiros, no preço da tarifa ou no mix de tráfego pode ter um efeito significativo nos resultados operacionais e financeiros.

Esperamos incorrer em custos fixos adicionais, inclusive dívida contratual, à medida que arrendamos ou adquirimos novas aeronaves e outros equipamentos que operamos para implementar nossa estratégia de crescimento ou outros fins. Com base em nossos pedidos firmes atuais, assumimos contratualmente o compromisso de adquirir 144 aeronaves, 112 diretamente dos fabricantes e 32 de arrendadores.

Em função de nossos custos fixos, podemos (i) ter capacidade limitada de obter financiamento adicional; (ii) ser obrigados a dedicar uma parte significativa de nosso fluxo de caixa a custos fixos resultantes de arrendamentos e dívidas de aeronaves; (iii) incorrer em despesas mais altas com juros ou arrendamento caso as taxas de juros aumentem; ou (iv) ter uma capacidade limitada de planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios, no setor de aviação civil em geral e nas condições macroeconômicas gerais. Além disso, a volatilidade nos mercados financeiros globais pode dificultar a obtenção de financiamento para gerenciar nossos custos fixos em termos favoráveis ou de forma alguma.

Como resultado do exposto acima, talvez não consigamos ajustar rapidamente nossos custos fixos em resposta a mudanças em nossas receitas. Um déficit em relação aos níveis de receita esperados pode ter

4.1 Descrição dos fatores de risco

um efeito adverso relevante sobre nós.

Mudanças na estrutura regulatória da aviação civil brasileira podem nos afetar negativamente.

As autoridades brasileiras de aviação monitoram e influenciam os desenvolvimentos no mercado de companhias aéreas do Brasil. Por exemplo, em julho de 2014, a ANAC publicou novas regras que regem a alocação de slots nos principais aeroportos brasileiros, que consideram a eficiência operacional (desempenho pontual e regularidade) como o principal critério para a alocação de slots de decolagem e pouso nos aeroportos brasileiros. As políticas das autoridades aeronáuticas brasileiras, incluindo a ANAC, podem afetar negativamente a Companhia e suas operações.

Além disso, em dezembro de 2018, o ex-presidente brasileiro aprovou a Medida Provisória MP 863/2018, que suspende as restrições à propriedade estrangeira de ações com direito a voto das companhias aéreas brasileiras. Em 17 de junho de 2019, a Medida Provisória MP 863/2018 foi convertida na Lei nº 13.842/2019, alterando o Código Brasileiro de Aeronáutica, e permitiu que 100% das ações com direito a voto de uma empresa pertencessem a estrangeiros. Consulte o "Item 4.B. Visão geral dos negócios - Restrições à propriedade de ações de prestadores de serviços de transporte aéreo".

Para obter uma descrição das mudanças recentes na estrutura regulatória da aviação civil brasileira, consulte o "Item 4.D. Regulamentação - Infraestrutura aeroportuária". Para obter uma descrição das mudanças recentes e da legislação pendente com relação à estrutura regulatória da aviação civil brasileira, consulte o "Item 4.B. Visão geral dos negócios - Legislação pendente".

Alterações no marco regulatório da aviação civil brasileira, incluindo as políticas da ANAC e/ou da INFRAERO, bem como de outras autoridades de supervisão da aviação, incluindo o Código Brasileiro de Aeronáutica, podem aumentar nossos custos e alterar a dinâmica competitiva de nosso setor e podem nos afetar negativamente. Além disso, não podemos garantir que nenhuma das concessões operacionais que possuímos será renovada ou que obteremos novas concessões. Qualquer mudança que exija que dediquemos um nível significativo de recursos à conformidade com as novas regulamentações da aviação, por exemplo, resultaria em gastos adicionais com a conformidade e, consequentemente, nos afetaria negativamente. Operamos em um setor altamente competitivo e as ações de nossos concorrentes podem afetar negativamente nós.

Enfrentamos intensa concorrência em determinadas rotas no Brasil de companhias aéreas regulares existentes, companhias aéreas fretadas e potenciais novos entrantes em nosso mercado e também com relação às nossas unidades de negócios TudoAzul, Azul Cargo e Azul Viagens. Em particular, enfrentamos forte concorrência em um número limitado de rotas e mercados onde nossa rede se sobrepõe à de nossos principais concorrentes. Em 31 de dezembro de 2022, 25% e 15% de nossa rede doméstica se sobrepunham à da Gol e da LATAM, respectivamente. As companhias aéreas aumentam ou diminuem a capacidade nos mercados com base na lucratividade percebida. As decisões de nossos concorrentes que aumentam a capacidade geral do setor ou a capacidade dedicada a uma determinada região, mercado ou rota, bem como quaisquer outras decisões de gestão que aumentem a participação de mercado de um concorrente em potencial, podem ter um impacto adverso relevante sobre nós. Nosso crescimento e o sucesso de nosso modelo de negócios podem estimular a concorrência em nossos mercados por meio do desenvolvimento de estratégias semelhantes por nossos concorrentes. Se esses concorrentes adotarem e executarem com sucesso modelos de negócios semelhantes, poderemos ser afetados negativamente.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Podemos enfrentar uma maior concorrência de participantes existentes e novos no mercado brasileiro. O setor de transporte aéreo é altamente sensível a descontos nos preços e ao uso de políticas de preços agressivas. Mudanças nas práticas, inclusive com relação a taxas de alteração e cancelamento, como resultado da pandemia da COVID-19, levaram a mais mudanças de preços entre nossos concorrentes. Outros fatores, como frequência de voos, disponibilidade de horários, reconhecimento da marca e qualidade dos serviços oferecidos (como programas de fidelidade, salas VIP em aeroportos, entretenimento a bordo e outras comodidades) também têm um impacto significativo na competitividade do mercado. Além disso, as barreiras para entrar no mercado doméstico são relativamente baixas e não podemos garantir que os concorrentes existentes ou novos em nossos mercados não oferecerão preços mais baixos, serviços mais atraentes ou aumentarão a capacidade de suas rotas em um esforço para obter maior participação no mercado. Também podemos enfrentar a concorrência de companhias aéreas internacionais à medida que elas introduzem e expandem os voos para o Brasil. Além da concorrência entre as companhias aéreas regulares e as operadoras de fretamento, o setor aéreo brasileiro enfrenta a concorrência de alternativas de transporte terrestre, como ônibus interestaduais e automóveis. Por fim, o governo brasileiro e os órgãos reguladores podem dar preferência a novos participantes ou apoiar nossos concorrentes, por exemplo, ao conceder novos slots e slots atuais nos aeroportos brasileiros, como ocorreu anteriormente com relação a novos slots no aeroporto de Congonhas.

Além disso, os avanços tecnológicos podem limitar o desejo de viagens aéreas. Por exemplo, novos desenvolvimentos em videoconferências e outros métodos de comunicação eletrônica podem reduzir a necessidade de comunicação pessoal e acrescentar uma nova dimensão de concorrência ao setor, à medida que os viajantes buscam substitutos de menor custo para as viagens aéreas.

Além disso, novos concorrentes podem ter como alvo os parceiros comerciais e membros do TudoAzul ou entrar no setor de marketing de fidelidade. Não podemos garantir que um aumento na concorrência enfrentada pelo TudoAzul não terá um efeito adverso sobre o crescimento de nossos negócios com relação ao TudoAzul ou em geral. Se não formos capazes de nos ajustar rapidamente à natureza mutável da concorrência em nossos mercados ou se o setor de marketing de fidelidade brasileiro não crescer o suficiente para acomodar novos participantes, isso poderá ter um efeito adverso sobre nós.

Uma maior consolidação no setor aéreo brasileiro e global pode nos afetar negativamente.

Como resultado do ambiente competitivo em que operamos, pode haver maior consolidação no setor aéreo brasileiro e global, seja por meio de aquisições, joint ventures, parcerias ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos de uma maior consolidação no setor. Nossos concorrentes podem aumentar sua escala, diversidade e força financeira e podem ter uma vantagem competitiva sobre nós, o que nos afetaria negativamente. As consolidações no setor de companhias aéreas e as mudanças nas alianças internacionais provavelmente afetarão o cenário competitivo do setor e poderão resultar na formação de companhias aéreas e alianças com mais recursos financeiros, redes globais mais extensas e estruturas de custo mais baixas do que as nossas.

Nós nos envolvemos rotineiramente em análises e discussões sobre nossa própria posição estratégica, incluindo alianças, acordos de compartilhamento de código, investimentos, aquisições, acordos entre companhias aéreas e melhorias no programa de fidelidade, e podemos ter discussões futuras com outras companhias aéreas sobre acordos semelhantes. Na medida em que atuamos como consolidadores, talvez não consigamos integrar com sucesso os negócios e as operações das empresas adquiridas, as aprovações governamentais podem ser atrasadas, os custos de integração e renovação da frota podem ser

4.1 Descrição dos fatores de risco

maiores do que o previsto, as sinergias podem não atender às nossas expectativas, nossos custos podem aumentar e nossa eficiência operacional pode ser reduzida, o que nos afetaria negativamente. Na medida em que não nos envolvermos em tais consolidações, nossos concorrentes poderão aumentar sua escala, diversidade e força financeira e poderão ter uma vantagem competitiva sobre nós, o que nos afetaria negativamente, inclusive nossa capacidade de obter os benefícios esperados de nossas próprias parcerias estratégicas.

Estamos sujeitos a custos e riscos associados ao aumento ou à mudança de leis e regulamentações que afetam nossos negócios, inclusive aquelas relacionadas à venda de produtos de consumo. Especificamente, os desenvolvimentos nas leis de proteção de dados e privacidade podem prejudicar nossos negócios, condição financeira ou resultados operacionais.

Operamos em um ambiente regulatório e jurídico complexo que nos expõe a riscos de conformidade e litígio que podem afetar significativamente nossos resultados operacionais. Essas leis podem mudar, às vezes significativamente, como resultado de eventos políticos, econômicos ou sociais. Algumas das leis e regulamentações federais, estaduais ou locais no Brasil que nos afetam incluem: aquelas relacionadas a produtos de consumo, responsabilidade pelo produto ou proteção ao consumidor; aquelas relacionadas à maneira pela qual anunciamos, comercializamos ou vendemos produtos; leis trabalhistas e empregatícias, incluindo leis de salário e hora-extra; leis tributárias ou suas interpretações; leis e regulamentações de proteção de dados e privacidade; e leis e regulamentações de valores mobiliários e câmbio.

Por exemplo, as leis de proteção de dados e privacidade estão sendo desenvolvidas para levar em conta as mudanças nas atitudes culturais e dos consumidores em relação à proteção de dados pessoais e podem ser interpretadas de maneira prejudicial às nossas operações. Não há garantia de que teremos recursos financeiros suficientes para cumprir quaisquer novas regulamentações ou competir com sucesso no contexto de um ambiente regulatório em constante mudança.

Quaisquer leis ou regulamentações adicionais promulgadas ou aprovadas no Brasil ou em outras jurisdições em que operamos podem impor obrigações regulatórias não previstas anteriormente por nós, fazendo com que incorramos em custos adicionais para implementar mudanças ou controles operacionais e sistêmicos dentro dos prazos exigidos, ou correr o risco de ter nossas operações restringidas se não formos capazes de fazê-lo.

Dependemos significativamente de sistemas automatizados e qualquer ataque cibernético, falha, invasão ou alteração nesses sistemas pode nos afetar negativamente.

Dependemos de sistemas automatizados para operar nossos negócios, incluindo nosso sistema de vendas, sistema automatizado de reserva de assentos, sistema de gerenciamento de frota e rede, sistema de telecomunicações e website. Falhas significativas ou repetidas em nossos sistemas automatizados podem impedir o acesso de nossos passageiros e agências de viagens a nossos produtos e serviços, o que pode levá-los a comprar passagens de outras companhias aéreas, afetando negativamente nossa receita líquida. Nosso site e nosso sistema de venda de passagens precisam acomodar um alto volume de tráfego e fornecer informações importantes sobre os voos, e o aumento do trabalho em casa desde o início da pandemia da COVID-19 tem o potencial de aumentar os riscos de segurança cibernética. Falhas substanciais ou repetidas no site, na venda de passagens, na programação ou nos sistemas de telecomunicações podem reduzir a atratividade de nossos serviços e fazer com que nossos clientes comprem passagens de outra companhia aérea. Qualquer interrupção nesses sistemas ou em sua infraestrutura subjacente pode resultar na perda de

4.1 Descrição dos fatores de risco

dados importantes, aumentar nossas despesas e, de modo geral, nos prejudicar.

Essas interrupções podem incluir, entre outras, falhas de telecomunicações, invasões de computadores, vírus de computador, worms ou outros softwares perturbadores, ou outras atividades maliciosas. Em particular, tanto os ataques cibernéticos mal-sucedidos quanto os bem-sucedidos contra empresas aumentaram em frequência, escopo e potencial de dano nos últimos anos.

Nós e nossos parceiros comerciais já fomos alvo de ataques de segurança cibernética e violações de dados no passado e esperamos continuar a sê-lo no futuro. Reagimos e respondemos a esses ataques de segurança cibernética de acordo com as exigências legais aplicáveis, nossos próprios protocolos de segurança cibernética aprovados, bem como os padrões de nossos parceiros comerciais, mas não podemos garantir que nossas respostas serão suficientes para evitar ou mitigar os possíveis impactos adversos desses incidentes, que podem ser materiais. Além disso, apesar dos esforços para manter e melhorar a segurança das informações digitais, os indivíduos, inclusive funcionários ou contratados, podem conseguir burlar as medidas de segurança que implementamos, e podemos não conseguir prever novas técnicas usadas para esses ataques e invasões e implementar medidas preventivas adequadas.

Os custos associados a um grande ataque cibernético podem incluir incentivos caros oferecidos aos clientes existentes para manter seus negócios, aumento dos gastos com medidas de segurança cibernética, perda de receita devido à interrupção dos negócios, litígios e danos à nossa reputação. Além disso, se não conseguirmos evitar o roubo de informações valiosas, proteger a privacidade dos dados confidenciais de clientes e funcionários contra violações de segurança de rede ou de TI, isso poderá afetar nossa marca e resultar em danos à nossa reputação, o que poderá afetar negativamente a confiança de clientes e investidores. Também podemos implementar determinadas alterações em nossos sistemas que podem resultar em falhas, redução de vendas, má administração da frota e da rede ou interrupções de telecomunicações, o que nos afetaria negativamente.

Além disso, estamos sujeitos a obrigações regulatórias globais de privacidade e segurança em constante evolução e a um foco cada vez maior dos clientes em questões de privacidade e segurança de dados. Consulte "-A falha em aderir à LGPD ou a outras leis de privacidade promulgadas no Brasil e/ou em outras jurisdições pode afetar negativamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados." Um número significativo de incidentes recentes de privacidade e segurança de dados, inclusive os que envolveram outras grandes companhias aéreas, resultaram em consequências financeiras adversas muito significativas para essas empresas. O comprometimento de nossos sistemas de tecnologia que resulte em perda, divulgação, apropriação indébita ou acesso a informações de clientes, funcionários ou parceiros comerciais pode resultar em ações ou procedimentos legais, responsabilidade, multas, danos, sanções ou outras penalidades regulatórias de acordo com as leis que protegem a privacidade de informações pessoais ou a interrupção de nossas operações. Um número significativo de incidentes recentes de privacidade e segurança de dados, inclusive os que envolveram outras grandes companhias aéreas, resultaram em consequências financeiras adversas muito significativas para essas empresas.

Nos últimos anos, houve uma tendência global de aumento das ameaças à segurança, incluindo, entre outros, campanhas de phishing, malware e ransomware, exploração de vulnerabilidades de colaboração por vídeo, entre outros problemas. Além disso, o aumento de funcionários que trabalham em casa como resposta à pandemia da COVID-19 e as mudanças de longo prazo para o trabalho remoto ou híbrido podem aumentar os riscos de segurança cibernética. Além disso, o risco de ataque cibernético pode aumentar no contexto da guerra em curso entre a Rússia e a Ucrânia e em resposta às sanções impostas, o

4.1 Descrição dos fatores de risco

que pode afetar negativamente nossa capacidade de manter ou aprimorar nossas medidas de segurança cibernética e proteção de dados, e as autoridades governamentais em várias jurisdições pediram maior segurança cibernética e vigilância.

Qualquer uma dessas ocorrências pode resultar em um efeito material adverso para nós.

Nós, nossa reputação e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, podemos ser afetados negativamente por eventos fora de nosso controle.

Acidentes ou incidentes envolvendo nossas aeronaves podem envolver reclamações significativas de passageiros feridos e outros, bem como custos significativos relacionados ao reparo ou substituição de uma aeronave danificada e sua perda temporária ou permanente de serviço. A ANAC e os arrendadores de nossas aeronaves nos termos de nossos contratos de arrendamento exigem que tenhamos seguro de responsabilidade civil. O valor do seguro de responsabilidade civil que mantemos pode não ser adequado, e eventos não cobertos pelo seguro podem ocorrer, e podemos ser forçados a arcar com perdas substanciais no caso de um acidente. Reivindicações substanciais resultantes de um acidente que exceda nossa cobertura de seguro relacionada prejudicariam nossos negócios e resultados financeiros. Além disso, qualquer acidente ou incidente envolvendo nossa aeronave, mesmo que totalmente segurada, ou a aeronave de qualquer grande companhia aérea poderia causar percepções públicas negativas sobre nós, nossa aeronave ou o sistema de transporte aéreo, devido a preocupações com a segurança ou outros problemas, reais ou percebidos, o que prejudicaria nossa reputação, resultados financeiros e o preço de mercado de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

Também podemos ser afetados por outros eventos que afetam o comportamento das viagens ou aumentam os custos, como o potencial de epidemias ou atos de terrorismo. Esses eventos estão fora de nosso controle e podem nos afetar mesmo que ocorram em mercados onde não operamos e/ou em conexão com outras companhias aéreas. Quaisquer futuros ataques terroristas ou ameaças de ataques, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas a represálias contra organizações terroristas, incluindo uma escalada do envolvimento militar no Oriente Médio, ou de outra forma, e qualquer impacto econômico relacionado, podem resultar na diminuição do tráfego de passageiros e nos afetar de forma significativa e adversa.

A demanda por viagens aéreas pode ser afetada negativamente por eventos fora do nosso controle, como condições climáticas adversas e desastres naturais, ataques terroristas, guerras ou instabilidade política e social. Epidemias e surtos como a pandemia de COVID-19, vírus Zika, Ebola, gripe aviária, febre aftosa, gripe suína, Síndrome Respiratória do Oriente Médio, ou MERS, e Síndrome Respiratória Aguda Grave, ou SARS, também podem resultar em quarentenas de nosso pessoal ou na impossibilidade de acessar as instalações ou nossas aeronaves, o que nos prejudicaria, nossa reputação e o valor de mercado de nossas ações ordinárias e preferenciais, inclusive na forma de ADRs. O surto de doenças como a COVID-19 poderia resultar em reduções significativas no tráfego de passageiros e na imposição de restrições governamentais no serviço e poderia ter um impacto adverso relevante no setor aéreo. Situações como essas, ou outras condições fora de nosso controle, em um ou mais dos mercados em que operamos, podem ter um impacto significativo em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais. Além disso, a atual disseminação da COVID-19 e outros desenvolvimentos adversos de saúde pública podem ter um efeito prolongado sobre a demanda de viagens aéreas e quaisquer efeitos prolongados ou generalizados podem afetar significativamente nossas operações.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Desastres naturais, condições climáticas severas e outros eventos fora de nosso controle podem afetar e interromper nossas operações. Em 2018, uma greve de caminhoneiros interrompeu a distribuição de suprimentos de combustível em todo o Brasil, afetando os voos, bem como a capacidade dos passageiros de se deslocarem de e para os aeroportos por um período de aproximadamente 10 dias. Cerca de 37 aeroportos nos quais a Azul opera ficaram sem combustível, e alguns aeroportos permaneceram fechados por três dias.

Condições climáticas severas podem causar cancelamentos de voos ou atrasos significativos que podem resultar em aumento de custos e redução de receita. Qualquer desastre natural ou outro evento que afete as viagens aéreas nas regiões em que operamos pode ter um impacto adverso significativo sobre nós.

A pandemia da COVID-19 e a consequente desaceleração econômica e volatilidade nos mercados financeiros e de capitais brasileiros e globais tiveram, e podem continuar a ter no futuro, um efeito adverso relevante em nossos negócios, condição financeira, liquidez e resultados operacionais.

A pandemia da COVID-19 e as respostas governamentais a ela tiveram, e podem continuar a ter, um impacto severo nas condições macroeconômicas e financeiras globais e brasileiras, incluindo a interrupção das cadeias de suprimentos e o fechamento ou interrupção de muitos negócios, levando a perdas de receita, aumento do desemprego e estagnação e contração econômica.

A pandemia da COVID-19 também resultou em um aumento significativo da volatilidade nos mercados financeiros e indicadores econômicos brasileiros e internacionais, incluindo taxas de câmbio, taxas de juros e spreads de crédito. Por exemplo, como resultado do aumento da volatilidade, o valor dos ativos na B3 diminuiu significativa e rapidamente no mês de março de 2020, acionando seu circuit breaker oito vezes. Quaisquer choques ou movimentos inesperados nesses fatores de mercado resultaram e podem continuar a resultar em perdas financeiras associadas à nossa carteira de negociação ou ativos financeiros, o que pode deteriorar nossa condição financeira. As medidas tomadas pelas autoridades governamentais em todo o mundo, inclusive no Brasil, para estabilizar os mercados e apoiar o crescimento econômico podem não ser suficientes para controlar a alta volatilidade ou para evitar reduções graves e prolongadas na atividade econômica.

Além disso, as medidas de distanciamento social impostas pelas autoridades governamentais para conter a disseminação da pandemia da COVID-19 (como medidas de quarentena, restrições de viagem, cancelamento de convenções de negócios e shows, entre outras) resultaram em uma queda acentuada nas viagens aéreas em 2020 e 2021, e experimentamos um declínio vertiginoso na demanda de passageiros e nas reservas de viagens de negócios e de lazer. Essas medidas, juntamente com a desaceleração do mercado causada pela pandemia da COVID-19, tiveram, e podem continuar a ter no futuro, um impacto negativo em nosso desempenho nos negócios e nos resultados das operações. Embora os casos tenham diminuído globalmente e muitas dessas restrições tenham sido suspensas desde então, não há como prever se novos padrões de contágio, o aumento da gravidade da doença ou outros fatores relacionados à pandemia da COVID-19, incluindo o acesso a uma vacina ou a eficiência da mesma, podem resultar em um novo endurecimento dessas políticas ou na imposição de novas e diferentes restrições.

Não há garantia de que as medidas restritivas impostas por alguns estados e municípios brasileiros não serão reimpostas ou mesmo agravadas se o Brasil enfrentar novas ondas de COVID-19, decorrentes, por exemplo, de novas cepas do vírus. Por exemplo, no início de 2021, uma nova cepa da COVID-19 começou a circular no Brasil, causando um aumento no número de mortes e hospitalizações. Em fevereiro de 2021, o

4.1 Descrição dos fatores de risco

Brasil registrou 250.000 mortes por COVID-19 e, em 11 de março de 2021, o Brasil foi considerado o epicentro da pandemia de COVID-19 em termos de número de casos confirmados e mortes. Como resultado, as autoridades públicas no Brasil restabeleceram medidas restritivas mais severas, incluindo distanciamento social, quarentena e lockdowns, afetando mais uma vez a demanda por viagens aéreas.

Após a temporada de férias de 2021, um aumento forte e rápido de casos de COVID-19 foi identificado como resultado da variante Omicron. A onda Omicron superou a das variantes anteriores em número total de infecções, apesar dos altos níveis de vacinação. No entanto, as hospitalizações tiveram um aumento muito mais modesto, e as mortes não aumentaram significativamente. Mais recentemente, em dezembro de 2022, a agência reguladora nacional de medicamentos do Brasil (Anvisa) impôs novas regulamentações que reafirmam o uso obrigatório de máscaras faciais em aeroportos e voos brasileiros como resultado do aumento de casos de COVID-19 nos últimos meses de 2022 e em antecipação à temporada de férias, que desde então foram revogadas. Os altos níveis atuais de vacinação em vários países e a distribuição de doses de reforço também podem estar proporcionando uma defesa contra a doença. No entanto, o risco de novas variantes permanece e reforça a importância das doses de reforço e da atualização das vacinas para combater as mutações do vírus.

Em abril de 2020, à luz da incerteza devido à pandemia da COVID-19 que estava afetando a demanda por tráfego aéreo, operamos 70 voos diários sem escalas para 25 cidades, representando uma redução de 90% da nossa capacidade planejada consolidada em termos de ASKs para o mês de abril de 2020. Assim, em resposta à pandemia da COVID-19, em 2020 reduzimos significativamente a capacidade em relação ao nosso plano original. Embora em 2022 tenha havido um aumento no volume de passageiros aéreos (de acordo com dados divulgados pela ANAC, o órgão regulador da aviação civil brasileira, 82,2 milhões de pessoas foram transportadas por aviões em 2022 no Brasil, um aumento de 31,4% em comparação com 2021), acreditamos que a pandemia da COVID-19 e a recessão global e a desaceleração econômica causadas em parte pela pandemia da COVID-19 podem continuar a afetar as fontes de demanda por viagens aéreas e as reduções nas viagens corporativas podem persistir. Embora em 2022 a demanda por viagens de lazer tenha ultrapassado os níveis anteriores à pandemia, a demanda corporativa não retornou aos níveis anteriores à pandemia, e continuaremos a avaliar a necessidade de novos ajustes na programação de voos ao longo de 2023.

Também anunciamos várias medidas para reduzir os custos fixos e preservar nossa posição de caixa. Em última análise, as medidas de economia de custos que implementamos em 2020, 2021 e 2022, ou que podemos considerar no futuro, não compensaram, e podem não compensar no futuro, a perda de caixa como resultado da diminuição das vendas de ingressos e cancelamentos e também podem afetar negativamente nosso serviço aos clientes.

A disseminação contínua da COVID-19 e outros desenvolvimentos adversos de saúde pública podem ter um efeito prolongado sobre a demanda de viagens aéreas e quaisquer efeitos prolongados ou generalizados podem continuar a afetar significativamente nossas operações, fluxos de caixa e condição financeira.

Durante a pandemia de COVID-19, alguns funcionários e funcionários de nossos fornecedores e prestadores de serviços, incluindo funcionários de aeroportos e de tráfego aéreo, testaram positivo ou tiveram suspeita de ter COVID-19. Esses casos resultaram e podem resultar, no futuro, no fechamento de instalações, na redução da equipe disponível e em interrupções em nossas operações gerais. Casos adicionais de risco real ou percebido de infecção entre nossos funcionários ou entre os funcionários de

4.1 Descrição dos fatores de risco

nossos fornecedores ou prestadores de serviços afetaram e podem afetar ainda mais negativamente nossas operações. Fomos e também poderíamos ser afetados negativamente de forma relevante se não conseguíssemos manter efetivamente uma força de trabalho adequadamente qualificada e dimensionada, tratar de assuntos relacionados a emprego ou manter relações satisfatórias com nossos funcionários ou representantes de nossos funcionários.

Após um retorno mais rápido do que o esperado da demanda por viagens aéreas, uma vez que os casos de COVID-19 diminuíram em todo o mundo e os governos suspenderam as restrições de viagem, os fornecedores e muitos dos aeroportos que atendemos sofreram uma grave escassez de pessoal, resultando em aumento de atrasos, cancelamentos e, em certos casos, restrições no número de passageiros ou no número de voos de ou para determinados aeroportos. Além disso, tivemos dificuldades em recrutar e reter pessoal suficiente para operar horários significativamente maiores e, em alguns casos, fomos obrigados a oferecer aumentos significativos de salário e outros benefícios para recrutar e reter pilotos e outros funcionários. Não podemos garantir que, em decorrência de interrupções atuais ou futuras na cadeia de suprimentos ou da escassez de pessoal, nós, nossos parceiros terceirizados ou os aeroportos que atendemos conseguiremos obter em tempo hábil todos os produtos e serviços de que necessitamos no decorrer de nossos negócios ou que teremos sucesso na aquisição de alternativas adequadas.

Além disso, a capacidade de atrair e reter passageiros depende, em parte, de nossa percepção e reputação e das preocupações do público com relação à saúde e à segurança das viagens em geral, especialmente com relação às viagens aéreas. O risco real ou percebido de infecção em nossos voos teve e pode continuar a ter um efeito adverso relevante sobre o conforto do público em relação às viagens aéreas, o que pode prejudicar nossa reputação e nossos negócios. Esperamos continuar a incorrer em custos relacionados à COVID-19 à medida que higienizamos os aviões e implementamos protocolos adicionais relacionados à higiene nos aviões e tomamos outras medidas para limitar a infecção entre nossos funcionários e passageiros. Além disso, o setor pode continuar a estar sujeito a requisitos aprimorados de saúde e higiene na tentativa de combater futuros surtos, requisitos esses que podem ser caros e levar um tempo significativo para serem implementados.

A pandemia da COVID-19 também pode exacerbar outros riscos descritos nesta seção "Fatores de Risco", incluindo, entre outros, nossa competitividade, a demanda por nossos serviços, a mudança nas preferências dos consumidores e nosso montante substancial de endividamento pendente.

O surto de doenças altamente contagiosas em todo o mundo, como a pandemia da COVID-19, levou e pode continuar levando a grandes perturbações e maior volatilidade nos mercados financeiros e de capitais globais, resultando em pressão negativa sobre a economia mundial, incluindo a economia brasileira, impactando o mercado de negociação de nossas ações, inclusive na forma de ADRs, nossos ratings de dívida e nosso acesso a financiamento.

Surtos de doenças ou potenciais surtos de doenças (como a COVID-19) e respostas governamentais a eles tiveram e podem continuar a ter um efeito adverso sobre os mercados financeiros e de capitais globais (incluindo o mercado de capitais no qual nossas ações são negociadas), a economia global (incluindo a economia brasileira) e a cotação de nossas ações. Para obter mais informações sobre riscos relacionados a possíveis surtos de doenças e respostas governamentais, consulte "-A pandemia da COVID-

4.1 Descrição dos fatores de risco

19 e a consequente desaceleração econômica e volatilidade nos mercados financeiros e de capitais brasileiros e globais tiveram, e podem no futuro continuar a ter, um efeito adverso relevante em nossos negócios, condição financeira, liquidez e resultados operacionais".

As respostas governamentais, juntamente com as incertezas causadas pela pandemia da COVID-19, tiveram e podem continuar a ter um impacto adverso no mercado de capitais e na economia global, inclusive no Brasil. O valor de mercado da maioria dos ativos negociados na B3, incluindo o valor de mercado de nossas ações, foi afetado negativamente devido ao surto de COVID-19. Não podemos garantir que o valor de mercado de nossas ações não atingirá níveis inferiores aos observados durante o surto da pandemia da COVID-19.

Além disso, como resultado da pandemia da COVID-19, a disponibilidade de linhas de crédito tornou-se restrita, o que afetou negativamente e poderia afetar ainda mais nossas despesas financeiras e nossa capacidade de financiar nossas operações. Os efeitos da pandemia da COVID-19 nos mercados financeiros afetaram de forma significativa e adversa e podem afetar ainda mais nosso acesso ao capital e o custo do capital, incluindo nossa capacidade de levantar fundos por meio de financiamentos de capital ou dívida. Continuamos a avaliar possíveis fontes de liquidez adicional no curto prazo. Os termos de futuros contratos de dívida podem incluir cláusulas mais restritivas ou exigir garantias adicionais, o que pode restringir ainda mais nossas operações comerciais. O grau em que a pandemia da COVID-19 afetará nossos ganhos e liquidez dependerá, em parte, de nossa capacidade de acessar capital com sucesso. Não há garantia de que financiamentos de dívida ou de capital estarão disponíveis no futuro para financiar nossas obrigações, ou que estarão disponíveis em termos compatíveis com nossas expectativas.

O impacto da pandemia da COVID-19 nos mercados financeiros globais afetou negativamente nossos ratings. Nossa classificação de crédito foi: (i) rebaixado pela S&P para B (em março de 2020), para CCC+ (em março de 2021, e reafirmado em fevereiro de 2023 com perspectiva negativa); (ii) rebaixado pela Fitch para B (em março de 2020), para CCC+ (em março de 2021) e para CCC- (em fevereiro de 2023); e (iii) rebaixado pela Moody's para B1 (em março de 2020), para CCC+ (em março de 2021) e Caa2 (em fevereiro de 2023). Os rebaixamentos de nossos ratings foram baseados em vários fatores, incluindo os impactos financeiros da pandemia da COVID-19. Se nossos ratings de crédito forem ainda mais rebaixados ou se as condições gerais do mercado atribuírem maior risco aos nossos níveis de rating, o setor aéreo ou nós mesmos, nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais seriam afetados negativamente.

Não podemos prever como a pandemia global da COVID-19 continuará a evoluir, incluindo novas variantes do vírus ou outras doenças infecciosas, e afetará a demanda por viagens aéreas no Brasil e, consequentemente, nossos resultados operacionais e posição financeira. À medida que a demanda por viagens aéreas se recuperar no contexto da diminuição dos efeitos da pandemia global, talvez não consigamos aumentar nosso número de voos e nossa capacidade com rapidez suficiente para atender a esse aumento de demanda, devido aos custos significativos necessários para colocar aeronaves ociosas de volta em operação. Qualquer atraso desse tipo pode levar nossos clientes a buscar alternativas e pode nos afetar negativamente.

Condições macroeconômicas desfavoráveis, um declínio significativo na demanda por viagens aéreas ou a instabilidade contínua dos mercados de crédito e de capital também podem resultar em pressão sobre nossos custos de endividamento, resultados operacionais e condição financeira e afetar nossos planos de crescimento e investimento. Esses fatores também podem afetar negativamente nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis e liquidez em geral.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Nossas despesas com seguros podem aumentar significativamente em decorrência de um ataque terrorista, guerra, acidente aéreo, apreensões ou evento semelhante, o que nos afetará negativamente.

As companhias de seguros podem aumentar significativamente os prêmios de seguro para as companhias aéreas e reduzir o valor da cobertura de seguro disponível para as companhias aéreas para responsabilidade civil em relação a danos resultantes de atos de terrorismo, guerra, acidentes com aeronaves, apreensões ou eventos semelhantes, como ocorreu após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos.

Em resposta aos aumentos substanciais nos prêmios de seguro para cobrir riscos relacionados a ataques terroristas após os eventos de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, o governo brasileiro promulgou uma legislação, especificamente a Lei 10.744, de 9 de outubro de 2003, autorizando o governo brasileiro a assumir a responsabilidade civil perante terceiros por quaisquer danos a bens ou pessoas, passageiros ou não, causados por ataques terroristas ou atos de guerra contra aeronaves brasileiras operadas por companhias aéreas brasileiras no Brasil ou no exterior. Além disso, de acordo com a legislação acima mencionada, o governo brasileiro pode, a seu exclusivo critério, suspender ou cancelar essa assunção de responsabilidade. Se o governo brasileiro suspender sua assunção de responsabilidade, as companhias aéreas brasileiras serão obrigadas a assumir a responsabilidade novamente e obter seguro no mercado.

As seguradoras de companhias aéreas podem reduzir sua cobertura ou aumentar seus prêmios em caso de novos ataques terroristas, guerras, acidentes com aeronaves, apreensões e a rescisão da assunção de responsabilidade pelo governo brasileiro ou outros eventos que afetem a aviação civil no Brasil ou no exterior. Se houver reduções significativas na cobertura de seguro, nossa responsabilidade potencial aumentaria substancialmente. Se houver aumentos significativos nos prêmios de seguro, nossas despesas operacionais aumentarão, o que nos afetará negativamente.

De acordo com a prática global do setor, deixamos alguns riscos comerciais sem seguro, incluindo interrupção de negócios, perda de lucro ou receita e perdas comerciais consequentes decorrentes de falha mecânica. Na medida em que os riscos não segurados se materializarem, poderemos ser afetados de forma significativa e adversa. Além disso, não há garantia de que nossa cobertura abrangerá todos os riscos potenciais associados às nossas operações e atividades. Na medida em que as perdas reais incorridas por nós excedam o valor segurado, poderemos ter que arcar com perdas substanciais que terão um impacto adverso sobre nós.

Problemas técnicos e operacionais na infraestrutura da aviação civil brasileira, incluindo sistemas de controle de tráfego aéreo, espaço aéreo e infraestrutura aeroportuária, podem ter um efeito adverso relevante em nossa estratégia e, consequentemente, em nós.

Dependemos de melhorias na coordenação e no desenvolvimento do controle do espaço aéreo brasileiro e da infraestrutura aeroportuária, que, principalmente devido ao grande crescimento da aviação civil no Brasil nos últimos anos, exigem melhorias substanciais e investimentos governamentais. Problemas técnicos e operacionais nos sistemas de controle de tráfego aéreo brasileiro levaram a grandes atrasos de voos, cancelamentos de voos acima do normal e aumento do congestionamento nos aeroportos. O governo brasileiro e as autoridades de controle de tráfego aéreo tomaram medidas para melhorar os sistemas brasileiros de controle de tráfego aéreo, mas se as mudanças empreendidas pelo governo brasileiro e pelas

4.1 Descrição dos fatores de risco

autoridades reguladoras não forem bem-sucedidas, essas dificuldades relacionadas ao controle de tráfego aéreo podem se repetir ou piorar, o que pode ter um efeito adverso relevante sobre nós e nossa estratégia de crescimento.

Os slots no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, são totalmente utilizados. O aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, que é importante para nossas operações, tem certas restrições de direitos de pouso. Vários outros aeroportos brasileiros, por exemplo, Brasília, Salvador, Belo Horizonte (Confins), São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Rio de Janeiro (Galeão), têm limitado o número de direitos de pouso por dia devido às limitações de infraestrutura nesses aeroportos. Qualquer condição que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas vitais para nossa estratégia, ou nossa incapacidade de manter nossos direitos de aterrissagem e slots existentes e de obter direitos de aterrissagem e slots adicionais, poderá nos afetar adversamente de forma significativa. Novas restrições operacionais e técnicas impostas pelas autoridades brasileiras nos aeroportos que operamos ou naqueles que esperamos operar também podem nos afetar negativamente. Além disso, não podemos garantir que serão feitos investimentos pelo governo brasileiro na infraestrutura de aviação brasileira para permitir um aumento de capacidade em aeroportos movimentados e, consequentemente, concessões adicionais de novos slots para companhias aéreas.

Além disso, não podemos garantir que quaisquer investimentos serão feitos pelos detentores de concessões para os operadores dos aeroportos que atendem nossas rotas. Por exemplo, como resultado da transferência de nossas operações para o novo terminal de passageiros no aeroporto de Viracopos, assinamos um "Contrato de Incentivo à Transferência de Terminal" com a Aeroportos Brasil, que estabeleceu um cronograma detalhado de construção para esse novo terminal e nos deu certos direitos de impor penalidades em caso de descumprimento. Devido ao fato de a Aeroportos Brasil não ter cumprido determinadas obrigações contratuais nos termos desse acordo, retemos 40% das tarifas de pouso do aeroporto desde fevereiro de 2017. Como resultado dessa retenção, a Aeroportos Brasil entrou com uma ação de cobrança contra nós, que foi resolvida em maio de 2018. Nos termos do acordo, concordamos em realizar determinadas partes da construção do novo terminal no Aeroporto de Viracopos usando as tarifas de pouso do aeroporto retidas da Aeroportos Brasil. Para obter mais informações, consulte o "Item 4.B. Visão geral dos negócios - Aeroportos e outras instalações e propriedades - Aeroportos" e o "Item 8.A. Demonstrações consolidadas e outras informações financeiras - Processos judiciais".

Aumentos nos benefícios trabalhistas, disputas sindicais, greves e outros distúrbios relacionados aos trabalhadores podem nos afetar negativamente.

Nosso negócio exige muita mão de obra. Nossas despesas relacionadas à nossa força de trabalho (salários e benefícios) representaram 13,5% e 17,6% de nossas despesas operacionais totais para os anos de 2022 e 2021, respectivamente. Todos os funcionários das companhias aéreas brasileiras, inclusive os nossos, são representados por sindicatos regionais de aviação e por dois sindicatos nacionais: (i) o *Sindicato Nacional dos* Pilotos e Comissários de Bordo (Sindicato Nacional dos *Aeronautas*) e (ii) o *Sindicato Nacional dos Aeroviários* (*Sindicato Nacional dos Aeroviários*). As negociações relativas a aumentos de custo de vida e pagamentos de salários são realizadas anualmente entre esses sindicatos e uma associação que representa todas as empresas aéreas brasileiras, o *Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias* (SNEA). As condições de trabalho e a jornada máxima de trabalho são regulamentadas pela legislação federal e não estão sujeitas a negociações trabalhistas. Os termos e condições futuros dos acordos coletivos podem se tornar mais caros para nós como resultado de um aumento nas ameaças de greves e negociações obrigatórias entre os sindicatos e o SNEA. Além disso, determinados grupos de funcionários, como pilotos, mecânicos e outros funcionários do aeroporto, têm habilidades altamente especializadas e não podem ser facilmente

4.1 Descrição dos fatores de risco

substituídos. Nossos custos trabalhistas podem aumentar se o tamanho de nossos negócios aumentar. Qualquer processo trabalhista ou outra disputa trabalhista envolvendo funcionários sindicalizados pode nos afetar negativamente ou interferir em nossa capacidade de realizar nossas operações comerciais normais. Antes da pandemia da COVID-19, já estávamos particularmente expostos no caso de processos trabalhistas. O impacto da pandemia da COVID-19 aumentou nossa exposição e demonstrou o risco de que nossos resultados pudessem ser afetados negativamente de forma significativa no caso de conflitos com nossos funcionários ou com os representantes de nossos funcionários.

Além disso, estamos sujeitos a investigações periódicas e regulares por parte das autoridades trabalhistas, incluindo o Ministério do Trabalho e o Ministério Público do Trabalho, ou Ministério Público do Trabalho, com relação à nossa conformidade com as normas e regulamentos trabalhistas, incluindo aqueles relacionados à saúde e segurança ocupacional. Essas investigações podem resultar em multas e processos que podem nos afetar de forma relevante e adversa. Por exemplo, em fevereiro de 2017, o Ministério Público do Trabalho entrou com uma ação contra nós, alegando que supostamente violamos determinadas regulamentações trabalhistas, incluindo limitações nas horas diárias de trabalho e períodos de descanso. O Ministério Público do Trabalho pediu aproximadamente R$ 66 milhões em indenizações punitivas.

Em junho de 2022, o tribunal do trabalho julgou a ação em favor do Ministério Público do Trabalho, e a Azul foi condenada a pagar danos coletivos no valor de R$500 mil. Tanto o Ministério Público do Trabalho quanto a Azul recorreram da decisão. O processo está pendente de julgamento dos recursos pelo Tribunal Superior do Trabalho. Classificamos a probabilidade de uma perda como possível e, embora esperemos que nossa responsabilidade final seja significativamente menor do que o valor originalmente reivindicado, não podemos garantir que o resultado dessa reivindicação não nos afetará de forma relevante e adversa.

A não implementação de nossa estratégia de crescimento pode nos afetar negativamente.

Nossa estratégia de crescimento e a consolidação de nossa liderança em termos de mercados atendidos incluem, entre outros objetivos, aumentar o número de mercados que atendemos e aumentar a frequência dos voos que oferecemos. Esses objetivos dependem da obtenção de aprovações para a operação de novas rotas junto aos órgãos reguladores locais e da obtenção de acesso adequado aos aeroportos necessários. Certos aeroportos que atendemos ou que podemos querer atender no futuro estão sujeitos a restrições de capacidade e impõem direitos de pouso e restrições de slots durante determinados períodos do dia, como o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e o aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília. Não podemos garantir que seremos capazes de manter nossos direitos de pouso e slots atuais e obter um número suficiente de direitos de pouso e slots, portões e outras instalações nos aeroportos para expandir nossos serviços conforme propomos. Também é possível que os aeroportos que atualmente não estão sujeitos a restrições de capacidade possam vir a estar no futuro. Além disso, uma companhia aérea deve usar seus slots de forma regular e oportuna ou corre o risco de ter esses slots realocados para outras companhias aéreas. Quando os direitos de pouso e os slots ou outros recursos do aeroporto não estiverem disponíveis ou sua disponibilidade for restrita de alguma forma, talvez tenhamos que modificar nossos horários, alterar rotas ou reduzir a utilização da aeronave.

Alguns dos aeroportos para os quais voamos impõem várias restrições, incluindo limites nos níveis de ruído das aeronaves, limites no número médio de partidas diárias e toques de recolher no uso da pista. Além disso, não podemos garantir que os aeroportos nos quais não existem tais restrições não implementarão restrições no futuro ou que, quando tais restrições existirem, elas não se tornarão mais onerosas. Essas restrições podem limitar nossa capacidade de continuar a prestar ou aumentar os serviços

4.1 Descrição dos fatores de risco

nesses aeroportos, o que pode nos afetar negativamente.

Não podemos garantir que seremos bem-sucedidos na implementação de nossa estratégia de crescimento e na consolidação de nossa liderança em termos de mercados atendidos e, como resultado, qualquer fator que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas que sejam vitais para nossa estratégia de crescimento (incluindo nossa capacidade de manter nossos slots atuais e obter direitos de pouso e slots adicionais em determinados aeroportos) pode restringir nossas operações ou a expansão de nossas operações e, consequentemente, afetar negativamente a nós, nossos resultados financeiros e nossa estratégia de crescimento.

Nosso plano de negócios atual contempla a adição de aeronaves da Airbus e da Embraer para substituir aeronaves de gerações mais antigas e atender a mercados de alta densidade. Qualquer interrupção ou mudança nos cronogramas de entrega dos fabricantes de nossas novas aeronaves da Embraer e da Airbus pode afetar nossas operações e nos afetar negativamente, pois talvez não consigamos acomodar o aumento da demanda de passageiros ou desenvolver nossas estratégias de crescimento.

Além disso, a execução de nossos planos estratégicos foi significativamente afetada de forma negativa pelos impactos da pandemia da COVID-19, e não podemos prever a duração ou o escopo dos impactos contínuos da pandemia e o impacto sobre nós.

A execução bem-sucedida de nossa estratégia depende, em parte, da manutenção de uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, o que nos torna especialmente vulneráveis a atrasos que podem nos afetar negativamente.

Para executar nossa estratégia com sucesso, precisamos manter uma alta taxa de utilização diária de aeronaves. Atingir uma alta taxa de utilização de aeronaves nos permite maximizar a quantidade de receita que geramos com cada aeronave e diluir os custos fixos. A alta utilização diária de aeronaves é obtida, em parte, pela redução dos tempos de retorno nos aeroportos e pelo desenvolvimento de programações que nos permitem voar mais horas, em média, por dia. A taxa de utilização de nossas aeronaves pode ser afetada negativamente por vários fatores que não podemos controlar, incluindo tráfego aéreo e congestionamento de aeroportos, interrupções no serviço prestado pelos controladores de tráfego aéreo, condições climáticas adversas e atrasos por parte de prestadores de serviços terceirizados em relação a questões como abastecimento de combustível e assistência em terra. Tais atrasos podem resultar em uma interrupção em nosso desempenho operacional, levando a taxas de utilização diária de aeronaves mais baixas e à insatisfação do cliente devido a quaisquer atrasos ou conexões perdidas resultantes, o que pode nos afetar negativamente.

Qualquer expansão de nossas atividades comerciais exigirá que incorramos em despesas adicionais e possíveis, e talvez não consigamos gerar lucro com essas novas atividades, o que pode nos afetar negativamente.

Pretendemos expandir nossas atividades comerciais por meio de produtos e serviços adicionais se acreditarmos que essa expansão aumentará nossa lucratividade ou nossa influência nos mercados em que operamos. Como parte de nossa estratégia de crescimento, periodicamente adquirimos mais aeronaves, incluindo tipos diferentes de aeronaves que operamos atualmente ou que operamos no passado, e assumimos compromissos para aeronaves adicionais com base em nossas expectativas de aumento de tráfego, considerando os prazos significativos para fazer pedidos e receber esses ativos. Não podemos

4.1 Descrição dos fatores de risco

garantir que seremos capazes de operar com sucesso essas novas aeronaves e manter nosso desempenho operacional histórico.

À medida que os mercados internacional e doméstico se desenvolvem e se expandem no Brasil, nossa expansão também pode incluir aquisições adicionais de negócios relacionados a serviços existentes, hangares de aeronaves e outros ativos e negócios que sejam expansões ou complementares ao nosso negócio principal e auxiliar e que respondam às nossas necessidades percebidas para competir com nossos concorrentes. Não há garantias de que nossos planos para expandir nossos negócios serão bem-sucedidos, devido a vários fatores, incluindo a possível necessidade de aprovações regulatórias, instalações ou direitos adicionais, pessoal e seguro. Essas novas atividades podem exigir que incorramos em custos e despesas materiais, incluindo despesas de capital, aumento de pessoal, treinamento, publicidade, manutenção e custos de combustível, bem como custos relacionados à supervisão gerencial de quaisquer atividades novas ou expandidas. Também podemos incorrer em custos adicionais significativos relacionados à integração desses ativos e atividades em nossos negócios existentes e exigir despesas auxiliares significativas para a integração e expansão de sistemas, modelagem financeira e desenvolvimento de preços, monitoramento de tráfego e outras ferramentas de gerenciamento projetadas para ajudar a obter lucratividade com esses novos ativos e atividades.

Qualquer expansão de nossas atividades, mudança na supervisão gerencial e custos relacionados podem afetar nossos resultados e nossa condição financeira até que consigamos gerar lucro com essas novas atividades. Dado o cenário competitivo atual e esperado no setor aéreo em geral e, em particular, no Brasil, bem como outros fatores e condições de mercado, é possível que haja um período significativo antes que possamos gerar lucros relacionados a qualquer uma dessas atividades novas ou existentes e ao nosso negócio em geral e, em determinadas circunstâncias, talvez nunca tenhamos lucro algum, o que, em todos os casos, pode nos afetar adversamente.

Podemos não conseguir expandir nossas operações para ou nos Estados Unidos e na Europa e podemos ser afetados negativamente se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se não conseguirmos cumprir as estruturas regulatórias da aviação civil dos Estados Unidos e da Europa.

Não podemos garantir que as leis e regulamentações das jurisdições para as quais voamos (incluindo, sem limitação, regulamentações de imigração e segurança, que afetam diretamente os passageiros) não mudarão ou que novas leis adversas a nós não serão promulgadas, e qualquer um desses eventos pode afetar negativamente a nós e nossa capacidade de continuar e expandir nossas operações internacionalmente.

Por exemplo, a FAA audita periodicamente as autoridades reguladoras da aviação de outros países. Como resultado de suas investigações, cada país recebe uma classificação de Avaliação Internacional de Segurança da Aviação (IASA). A classificação IASA para o Brasil é atualmente "Categoria 1", o que significa que o Brasil está em conformidade com os requisitos de segurança da ICAO. Isso nos permite continuar nosso serviço de nossos hubs no Brasil para os Estados Unidos de maneira normal e participar de acordos recíprocos de compartilhamento de código com as companhias aéreas dos EUA. No entanto, não podemos garantir que o Brasil continuará a atender aos padrões internacionais de segurança, e não temos controle direto sobre sua conformidade com as diretrizes da IASA.

Se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se não conseguirmos cumprir as

4.1 Descrição dos fatores de risco

estruturas regulatórias da aviação civil dos Estados Unidos e da Europa, nossa capacidade de continuar ou aumentar os serviços para ou nos Estados Unidos e na Europa poderá ser restringida, o que, por sua vez, poderá nos afetar negativamente.

Somos altamente dependentes de nossos três hubs no aeroporto de Viracopos, no aeroporto de Confins e no aeroporto de Recife para uma grande parte de nossos negócios e, como tal, uma interrupção significativa em qualquer um de nossos hubs poderia nos afetar negativamente.

Nossos negócios dependem fortemente de nossas operações em nossos três hubs nos aeroportos de Viracopos, Confins e Recife. Muitas de nossas rotas operam por meio desses hubs, que respondem por uma parte significativa de nossas chegadas e partidas diárias. Como outras companhias aéreas, estamos sujeitos a atrasos causados por fatores fora de nosso controle e que podem afetar um ou mais de nossos hubs ou outros aeroportos em qualquer uma das regiões atendidas por nós. Por exemplo, em 2018, um incidente com uma aeronave da LATAM causou o fechamento de uma pista no aeroporto de Confins, um de nossos principais hubs, por 21 horas, o que impactou negativamente nossas operações e nos obrigou a reacomodar nossos passageiros em novos voos. Devido a essa concentração geográfica de capacidade, talvez não consigamos reagir de forma tão rápida ou eficiente quanto nossos concorrentes a quaisquer atrasos, interrupções ou perturbações no serviço ou no combustível em um ou mais de nossos hubs, o que poderia ter um impacto adverso relevante sobre nós. Além disso, a ANAC concedeu concessões para a operação do aeroporto de Viracopos e do aeroporto de Confins. Não temos controle sobre essas concessões e não podemos prever como as concessões atuais, quaisquer concessões futuras ou a rescisão de quaisquer concessões poderiam afetar esses aeroportos. Por exemplo, a Aeroportos Brasil, que detém uma concessão para a operação do aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de proteção contra falência em 2018 por não ter cumprido suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal. Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de reestruturação da dívida da Aeroportos Brasil, que exige a devolução da concessão para a operação do aeroporto de Viracopos à ANAC para iniciar um novo processo de licitação da concessão para um novo operador.

Em 18 de fevereiro de 2020, o juízo da recuperação judicial aprovou o plano de recuperação judicial e, em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil protocolou na ANAC o pedido de relicitação do aeroporto de Viracopos, em conformidade com o plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o Governo Federal promulgou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando a relicitação do aeroporto de Viracopos. Em 14 de junho de 2022, a Resolução CPPI 232 prorrogou o prazo para conclusão do processo de licenciamento do aeroporto de Viracopos para 16 de julho de 2024 e o leilão está planejado para ocorrer no segundo trimestre de 2023.

Para obter mais informações, consulte o "Item 4.B. Visão geral dos negócios - Aeroportos e outras instalações e propriedades - Aeroportos" e o "Item 8.A. Demonstrações consolidadas e outras informações financeiras - Processos judiciais". Qualquer alteração nessas concessões poderia ter um impacto adverso significativo sobre nós.

Voamos e dependemos de aeronaves da Embraer, ATR e Airbus, e podemos sofrer se não recebermos entregas pontuais de aeronaves, se as aeronaves dessas empresas ficarem indisponíveis ou sujeitas a manutenção significativa ou se o público tiver uma percepção negativa de nossas aeronaves.

Com o crescimento de nossa frota, nossa dependência da Embraer, ATR e Airbus também

4.1 Descrição dos fatores de risco

aumentou. Em 31 de dezembro de 2022, nossa frota operacional consistia em 57 E-Jets da Embraer, 40 aeronaves ATR, 52 Airbus narrowbody e 12 Airbus widebody. Além disso, estamos operando 16 aeronaves Cessna Cavarans, com 9 assentos para passageiros cada, e 2 Boeing 737.

Os riscos relacionados à Embraer, ATR e Airbus incluem: (i) nossa falha ou incapacidade de obter peças de aeronaves da Embraer, ATR ou Airbus ou serviços de suporte relacionados em tempo hábil devido à alta demanda ou a outros fatores, (ii) a emissão, pelas autoridades aeronáuticas, de diretivas que restrinjam ou proíbam o uso de aeronaves da Embraer, ATR ou Airbus, (iii) a percepção pública adversa de um fabricante como resultado de um acidente ou outra publicidade negativa ou (iv) atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de novas aeronaves e o tempo que levamos para providenciar a entrega dessas aeronaves pela Embraer, ATR e Airbus ou por um fornecedor terceirizado.

Nossa capacidade de obter essas novas aeronaves da Embraer, ATR e Airbus pode ser afetada por diversos fatores, incluindo (i) a Embraer, ATR ou Airbus podem se recusar a cumprir as obrigações assumidas nos contratos de entrega de aeronaves ou ter sua capacidade financeiramente limitada, (ii) a ocorrência de um incêndio, (ii) a ocorrência de incêndio, greve ou outro evento que afete a capacidade da Embraer, da ATR ou da Airbus de cumprir suas obrigações contratuais de forma completa e oportuna e (iii) qualquer incapacidade de nossa parte de obter financiamento para aeronaves ou qualquer recusa da Embraer, da ATR ou da Airbus de fornecer apoio financeiro. Também podemos ser afetados por qualquer falha ou incapacidade da Embraer, da ATR, da Airbus (ou de outros fornecedores) de fornecer peças de reposição suficientes em tempo hábil, o que pode causar a suspensão das operações de determinadas aeronaves devido à manutenção não programada ou não planejada. Qualquer suspensão de operações desse tipo diminuiria a receita de passageiros e afetaria negativamente a nossa empresa e nossa estratégia de crescimento.

A ocorrência de um ou mais desses fatores ou a suspensão das operações pode restringir nossa capacidade de usar aeronaves para gerar lucros, responder a demandas crescentes ou limitar nossas operações e nos afetar negativamente.

Não podemos garantir que seremos capazes de implementar os contratos de subarrendamento anunciados e o adiamento da entrega de aeronaves.

Em 28 de janeiro de 2020, anunciamos a intenção da Breeze Airways, uma startup de companhias aéreas sediada nos Estados Unidos e fundada por nosso acionista controlador, de subarrendar até 28 aeronaves. Em dezembro de 2022, mantivemos negociações em andamento com a Breeze Airways.

Em 2020, anunciamos o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s, 36 aeronaves Airbus e oito ATRs, programadas entre 2020 e 2023 para 2024 e anos seguintes, como parte das medidas adotadas por nós para lidar com os impactos relacionados à pandemia da COVID-19 em nossos resultados financeiros e liquidez.

Se as sublocações e/ou a renegociação não forem realizadas, poderemos ser obrigados a reestruturar nosso plano de medidas destinadas a enfrentar os impactos da pandemia. Caso não sejamos capazes de cumprir esses acordos, não podemos garantir que seremos capazes de tomar as medidas apropriadas, em condições favoráveis, dentro de um prazo razoável. Além disso, se a não efetivação das transações não for consensual, poderemos estar sujeitos a procedimentos litigiosos envolvendo as partes envolvidas nas transações, que têm o potencial de resultar em custos e despesas relevantes, afetando-nos

4.1 Descrição dos fatores de risco

adversamente.

Poderíamos ser afetados negativamente por despesas ou paradas associadas à manutenção planejada ou não planejada de nossas aeronaves, bem como por qualquer incapacidade de obter peças de reposição a tempo.

Em 31 de dezembro de 2022, a Azul possuía uma frota operacional de passageiros de 177 aeronaves e uma frota contratual de passageiros de 194 aeronaves, com uma idade média das aeronaves de 7,1 anos, excluindo as aeronaves Cessna. No final do 4T22, as 17 aeronaves não incluídas em nossa frota operacional de passageiros consistiam em quatro ATRs subarrendados à TAP, três Embraer E1s subarrendados à Breeze, três Embraer E1s e três Airbus A330ceo em processo de saída da frota, e um Airbus A320neo, duas aeronaves Cessna e um Embraer E2 em processo de entrada em serviço.

Nossa frota exigirá mais manutenção à medida que envelhece e nossas despesas de manutenção e reparo para cada uma de nossas aeronaves serão incorridas aproximadamente nos mesmos intervalos. Caso não possamos renovar nossa frota, nossas despesas de manutenção programada e não programada de aeronaves aumentarão como porcentagem de nossa receita nos próximos anos. Qualquer aumento significativo nas despesas de manutenção e reparo teria um efeito adverso relevante sobre nós.

Nossos negócios seriam significativamente prejudicados por paradas não planejadas ou suspensões de operações associadas à manutenção planejada ou não planejada devido a problemas mecânicos. Por exemplo, se for descoberto um defeito de projeto ou um problema mecânico com os E-Jets da Embraer, ATRs ou aeronaves Airbus, isso faria com que nossas aeronaves ficassem paradas enquanto esse defeito ou problema mecânico estivesse sendo corrigido. Não podemos garantir que conseguiremos obter todas as aeronaves e peças para solucionar esse defeito ou problema mecânico, que obteremos essas peças em tempo hábil ou que conseguiremos solucionar esse defeito ou problema mecânico mesmo se obtivermos essas peças. Isso poderia resultar em uma suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves, possivelmente por um período prolongado, enquanto tentamos obter tais peças e resolver tal defeito ou problema mecânico, o que poderia ter um efeito material adverso sobre nós.

Além disso, a General Electric é a única fabricante e fornecedora dos motores CF34 em nossos E-Jets da Embraer e, juntamente com a Safran, por meio da CFM International, dos motores LEAP em nossos Airbus A320neos de próxima geração, a Pratt & Whitney é a única fabricante e fornecedora dos motores PW 127M em nossas aeronaves ATR 72 e dos motores para nossas aeronaves E2s da Embraer, e a Rolls Royce é a única fabricante dos motores Trent 700 e Trent 7000 para nossas aeronaves A330. Como os preços dos motores e peças são pagos em dólares americanos, eles estão sujeitos a flutuações nas taxas de câmbio e podem resultar em despesas adicionais substanciais caso o dólar americano se valorize. Também terceirizamos toda a manutenção dos motores de nossa frota de E-Jets da Embraer e da próxima geração de Airbus A320neo para a General Electric, de nossa frota de ATR para a Pratt & Whitney e a manutenção dos motores de nossa frota de A330 para a Rolls Royce. Se a General Electric, a Rolls Royce ou a Pratt & Whitney não puderem cumprir suas obrigações contratuais ou se não pudermos adquirir motores de fornecedores alternativos em termos aceitáveis, poderemos perder os benefícios que obtemos de nossos contratos atuais com a General Electric, a Pratt & Whitney e a Rolls Royce, incorrer em custos substanciais de transição ou sofrer com a suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves devido à necessidade de manutenção não programada ou não planejada enquanto essas obrigações contratuais não estiverem sendo cumpridas.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Dependemos de contratos com terceiros para fornecer aos nossos clientes e a nós instalações e serviços que são essenciais para nossos negócios, e a rescisão ou o não cumprimento desses contratos pode nos afetar.

Firmamos acordos com terceiros contratados para fornecer determinadas instalações e serviços necessários para nossas operações, como manutenção de aeronaves, manuseio de solo, manuseio de bagagens e serviços de televisão e internet para nossos voos. Todos esses contratos estão sujeitos a rescisão em um curto prazo. A perda ou a expiração desses contratos ou nossa incapacidade de renová-los ou de negociar novos contratos com outros fornecedores em termos e condições comparáveis ou de forma alguma poderia prejudicar nossos negócios e resultados operacionais. Além disso, o fato de dependermos de terceiros para fornecer serviços essenciais em nosso nome nos dá menos controle sobre os custos, a eficiência, a pontualidade e a qualidade desses serviços. Qualquer um desses terceiros pode não cumprir seus compromissos de desempenho de serviço, pode sofrer interrupções em seus sistemas que podem afetar o cumprimento de suas obrigações ou os contratos com esses terceiros podem ser rescindidos. A falha de qualquer terceiro contratado em executar adequadamente seus serviços, ou outras interrupções de serviços, pode nos afetar negativamente, inclusive reduzindo nossas receitas e aumentando nossas despesas ou nos impedindo de operar nossos voos ou fornecer outros serviços aos nossos clientes. Além disso, nós, incluindo nossa reputação, poderemos ser afetados de forma adversa e significativa se nossos clientes acreditarem que nossos serviços ou instalações não são confiáveis ou são insatisfatórios.

Dependemos de companhias aéreas parceiras para acordos de codeshare e de marketing de fidelidade, e a perda de um parceiro importante por falência, consolidação ou outro motivo pode nos afetar negativamente.

A Azul é parte de acordos de codeshare com as companhias aéreas internacionais United, TAP e JetBlue, entre outras. Esses acordos preveem que determinados segmentos de voo operados por nós sejam mantidos como voos da United, TAP ou JetBlue, conforme o caso, e que determinados voos da United, TAP ou JetBlue, conforme o caso, sejam mantidos para venda como voos da Azul. Além disso, esses acordos estabelecem que nossos membros do TudoAzul podem ganhar pontos ou resgatar pontos para voos da United ou da TAP, conforme o caso, e vice-versa. Recebemos receita de voos vendidos sob esses acordos de codeshare. Além disso, acreditamos que esses acordos de passageiros frequentes são uma parte importante de nosso programa TudoAzul. A perda de um parceiro importante por meio de falência, consolidação ou de outra forma poderia nos afetar negativamente. Também podemos ser afetados negativamente pelas ações de um de nossos parceiros importantes, por exemplo, no caso de não cumprimento das obrigações materiais de um parceiro ou de má conduta por parte desse parceiro, o que poderia resultar em possíveis passivos para nós, ou na má prestação de serviços por um de nossos parceiros, o que poderia prejudicar nossa marca.

Podemos ser afetados adversamente se o TudoAzul perder parceiros comerciais ou se esses parceiros comerciais mudarem suas políticas em relação à concessão de benefícios a seus clientes.

O TudoAzul depende de seus quatro maiores parceiros comerciais para uma maioria significativa de seu faturamento bruto. Não temos controle ou influência sobre os parceiros comerciais do TudoAzul, que podem encerrar seu relacionamento com o TudoAzul ou alterar suas políticas comerciais com relação ao acúmulo, transferência e resgate de pontos, bem como optar por desenvolver ou oferecer a seus clientes

4.1 Descrição dos fatores de risco

suas próprias plataformas para troca de pontos por prêmios, incluindo passagens aéreas emitidas por outras companhias aéreas. A perda de um parceiro comercial significativo do TudoAzul ou mudanças nas políticas dos parceiros comerciais do TudoAzul poderiam (i) tornar o TudoAzul menos atraente ou eficiente para os clientes de nossos parceiros comerciais e (ii) aumentar a concorrência com relação ao TudoAzul, reduzindo, assim, nossas vendas brutas e a demanda por pontos, fatores que podem nos afetar negativamente. Se não encontrarmos parceiros comerciais substitutos satisfatórios no caso de perda de um ou mais parceiros comerciais importantes do TudoAzul ou se adaptarmos satisfatoriamente às mudanças nas políticas dos parceiros comerciais do TudoAzul, poderemos ser afetados negativamente.

Se os resgates reais pelos membros do TudoAzul forem maiores do que o esperado, ou se os custos relacionados ao resgate de pontos de recompensa aumentarem, poderemos ser afetados negativamente.

Obtemos a maior parte de nossas receitas do TudoAzul por meio da venda de pontos TudoAzul a parceiros comerciais. O processo de ganhos não está completo, no entanto, no momento em que os pontos são vendidos, uma vez que incorremos na maior parte de nossos custos relacionados ao TudoAzul no momento do resgate efetivo dos pontos por nossos membros do TudoAzul. Com base em dados históricos, o período estimado entre a emissão de um ponto TudoAzul e seu resgate é atualmente de nove meses; no entanto, não podemos controlar o momento do resgate de pontos ou o número de pontos finalmente resgatados. Como não incorremos em custos relacionados ao resgate de pontos que não são resgatados, nossa lucratividade depende, em parte, do número de pontos TudoAzul acumulados que nunca são resgatados por nossos membros do TudoAzul, ou "quebra". Experimentamos a quebra quando os pontos TudoAzul não são resgatados por uma série de razões.

Nossa estimativa de quebra é baseada em tendências históricas. Esperamos que a quebra diminua em relação aos valores históricos à medida que o TudoAzul expande sua rede de parceiros de negócios e disponibiliza uma maior variedade de opções de prêmios para nossos membros do TudoAzul. Procuramos compensar a redução prevista na quebra por meio de nossa política de preços para os pontos vendidos. Se não conseguirmos precificar adequadamente nossos pontos ou se os resgates reais excederem nossas expectativas, a lucratividade do TudoAzul e, consequentemente, nossa própria lucratividade, poderão ser afetadas negativamente. Além disso, se os resgates reais excederem nossas expectativas, poderemos não ter dinheiro suficiente em caixa para cobrir todos os custos reais de resgate, o que poderia nos afetar adversamente de forma relevante.

Dependemos de nossa equipe de gerentes seniores, e a perda de qualquer membro dessa equipe, incluindo nosso presidente e principais executivos, pode nos afetar negativamente.

Nossos negócios dependem dos esforços e das habilidades de nossa gerência sênior, incluindo nosso Presidente, que desempenhou um papel fundamental no estabelecimento de nossa cultura corporativa, e de nossos principais executivos. Nosso sucesso futuro depende, em grande parte, do serviço contínuo de nossa equipe de gerência sênior, que é fundamental para o desenvolvimento e a execução de nossas estratégias de negócios. Qualquer membro de nossa equipe de gerentes seniores pode nos deixar para estabelecer ou trabalhar em negócios que concorram com os nossos. Não há garantia de que os acordos de remuneração e os contratos de não concorrência que firmamos com nossa equipe de gerentes seniores sejam suficientemente amplos ou eficazes para evitar que eles se demitam para ingressar ou estabelecer um concorrente ou que os contratos de não concorrência sejam mantidos em um tribunal. Caso nosso presidente

4.1 Descrição dos fatores de risco

ou alguns membros de nossa equipe de gerentes seniores deixem a empresa, poderemos ter dificuldade em encontrar substitutos adequados, o que poderá ter um efeito adverso relevante sobre nós.

Talvez não consigamos manter nossa cultura e reter e/ou contratar pessoal qualificado à medida que nossos negócios crescem, como pilotos, o que pode ter um impacto adverso sobre nós.

Acreditamos que nosso potencial de crescimento e a manutenção de nossos resultados e de nossa cultura empresarial voltada para o cliente estão diretamente ligados à nossa capacidade de atrair e manter os melhores profissionais disponíveis no setor aéreo brasileiro. À medida que crescermos, talvez não consigamos identificar, contratar ou manter um número suficiente de pessoas que atendam aos critérios acima, ou talvez tenhamos dificuldade em manter a cultura de nossa empresa à medida que nos tornamos uma empresa maior. De tempos em tempos, o setor de aviação civil tem experimentado uma escassez de pessoal qualificado, especialmente pilotos. Concorremos com todas as outras companhias aéreas, dentro e fora do Brasil, por esse pessoal altamente qualificado. Talvez tenhamos que aumentar os salários e benefícios para atrair e reter pessoal qualificado ou correr o risco de uma considerável rotatividade de funcionários. Nossa cultura é crucial para nosso plano de negócios, e o fracasso em manter essa cultura e/ou reter pessoal qualificado pode ter um impacto adverso sobre nós.

O setor aéreo está sujeito a regulamentações ambientais cada vez mais rigorosas, e a não conformidade com elas pode nos afetar negativamente.

O setor de transporte aéreo está sujeito a leis federais, estaduais, locais e estrangeiras cada vez mais rigorosas (incluindo as dos Estados Unidos e da Europa), regulamentos e portarias relacionados à proteção do meio ambiente, incluindo aqueles relacionados a emissões atmosféricas, níveis de ruído, descargas em águas superficiais e subterrâneas, água potável segura e gerenciamento de substâncias perigosas, óleos e materiais residuais. No que diz respeito às responsabilidades civis, as leis ambientais brasileiras adotam um regime de responsabilidade estrita e solidária. Essas leis e regulamentações são aplicadas por várias autoridades governamentais. O não cumprimento de tais leis e regulamentos pode sujeitar o infrator a sanções administrativas e criminais, além da obrigação de reparar ou pagar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros. De acordo com as leis e regulamentações ambientais brasileiras, a abertura do véu corporativo de uma empresa pode ocorrer para ajudar a fornecer recursos financeiros suficientes para a recuperação de danos causados ao meio ambiente. No que diz respeito às responsabilidades civis, as leis ambientais brasileiras adotam um regime de responsabilidade estrita e solidária.

Nesse sentido, podemos ser responsabilizados por violações cometidas por terceiros contratados para descartar nossos resíduos, entre outras atividades. Além disso, podemos não possuir todas as licenças ambientais válidas consideradas necessárias pelas autoridades ambientais para realizar nossas atividades, o que poderia nos sujeitar a multas financeiras e, dependendo do grau de irregularidade, pode chegar a um valor de até R$10 milhões, ou até mesmo a suspensão total ou parcial de nossas atividades, de acordo com o Decreto Federal nº 6.514/2008, além de multas indenizatórias. Leis e regulamentos estaduais e municipais podem impor sanções administrativas distintas em valores menores ou maiores do que os acima mencionados.

Estamos sujeitos a riscos associados à mudança climática, incluindo maior regulamentação de nossas emissões de CO2, mudanças nas preferências dos consumidores e o potencial aumento dos

4.1 Descrição dos fatores de risco

impactos de eventos climáticos severos em nossas operações e infraestrutura.

Os esforços de transição para um futuro de baixo carbono aumentaram o foco dos órgãos reguladores globais, regionais e nacionais nas mudanças climáticas e nas emissões de GEE, incluindo as emissões de CO2.

Em particular, em 2016, a OACI adotou uma resolução que cria o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA), fornecendo uma estrutura para uma medida baseada no mercado global para estabilizar as emissões de dióxido de carbono na aviação civil internacional (ou seja, voos da aviação civil que partem de um país e chegam a outro). O CORSIA está sendo implementado em fases, começando com a participação dos estados-membros da OACI de forma voluntária durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma primeira fase (de 2024 a 2026) e uma segunda fase (de 2027 a 2035). Atualmente, o CORSIA se concentra na definição de padrões para monitoramento, relatório e verificação de emissões de operadores aéreos, bem como na definição de etapas para compensar as emissões de carbono após 2021. Alguns detalhes do programa CORSIA ainda precisam ser desenvolvidos e podem ser afetados por acontecimentos políticos nos países participantes ou pelos resultados da fase piloto do programa. Em 2020, começamos a reportar nossas emissões às autoridades brasileiras. Espera-se que o Brasil se torne signatário do CORSIA em 2027.

Na medida em que a maioria dos países em que operamos continua a ser membro da ICAO, no futuro poderemos ser afetados por regulamentações adotadas de acordo com a estrutura do CORSIA. Além disso, espera-se que o CORSIA aumente os custos operacionais das companhias aéreas que operam internacionalmente. No momento, os custos de cumprimento de nossas obrigações futuras nos termos do CORSIA são incertos, e o impacto potencial desses custos dependerá, em última análise, de vários fatores, inclusive das emissões de base, do preço das licenças de emissão ou compensações que precisaríamos adquirir, da eficiência de nossa frota e do número de voos sujeitos a essas exigências. Há também uma incerteza significativa com relação ao futuro fornecimento e preço de créditos de compensação de carbono e combustíveis sustentáveis ou de baixo carbono para aeronaves que poderiam nos permitir reduzir nossas emissões de CO2. Devido à natureza competitiva do setor aéreo e à imprevisibilidade do mercado de viagens aéreas, não podemos oferecer nenhuma garantia de que conseguiremos aumentar nossas tarifas, impor sobretaxas ou, de outra forma, aumentar as receitas ou diminuir outros custos operacionais o suficiente para compensar nossos custos de cumprimento das obrigações previstas no CORSIA. Caso o CORSIA não entre em vigor conforme o esperado, nós e outras companhias aéreas poderemos ficar sujeitos a uma série imprevisível e inconsistente de restrições de emissões nacionais ou regionais, criando uma colcha de retalhos de exigências regulatórias complexas que poderiam afetar os concorrentes globais de forma diferente, sem oferecer melhorias ambientais significativas na aviação.

Além disso, a proliferação de regulamentações e impostos nacionais sobre emissões de carbono nos países em que temos operações domésticas, incluindo regulamentações ambientais que o setor aéreo está enfrentando no Brasil, também pode afetar nossos custos de operações e nossas margens.

As preocupações com as mudanças climáticas e as emissões de gases de efeito estufa podem resultar em regulamentação ou tributação adicional das emissões de aeronaves no Brasil, nos Estados Unidos ou na Europa. Por exemplo, esperamos que a SEC adote regras que exijam determinadas novas divulgações, incluindo divulgações relacionadas ao meio ambiente, que podem ser caras e difíceis de implementar. As operações futuras e os resultados financeiros podem variar como resultado da adoção de tais regulamentações no Brasil, nos Estados Unidos ou na Europa. Além disso, alguns aeroportos adotaram,

4.1 Descrição dos fatores de risco

e outros poderão adotar no futuro, metas de emissão de gases de efeito estufa ou metas relacionadas ao clima que poderão afetar nossas operações ou exigir que façamos mudanças ou investimentos em nossa infraestrutura.

A União Europeia propôs uma diretiva segundo a qual o esquema de comércio de emissões existente, ou ETS, em cada estado membro da União Europeia deveria ser estendido a todas as companhias aéreas. Em junho de 2022, o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu adotaram suas respectivas posições sobre um conjunto de medidas para reformar o ETS como parte do programa "Fit for 55" da União Europeia, uma iniciativa publicada pela Comissão Europeia em julho de 2021. Em 6 de dezembro de 2022, o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu chegaram a um acordo político provisório sobre a revisão das regras do ETS aplicáveis ao setor de aviação. De acordo com o acordo provisório, o ETS se aplicaria a voos intra-europeus, incluindo voos de partida para o Reino Unido e a Suíça, enquanto o CORSIA se aplicaria a voos extra-europeus de e para países terceiros participantes do CORSIA de 2022 a 2027. Além disso, a Comissão Europeia está considerando a criação de um mandato de mistura de combustível de aviação sustentável, ou SAF, para fornecedores de combustível de aviação a partir de 2025, entre outros requisitos. Alguns estados-membros da União Europeia vêm desenvolvendo seus próprios requisitos, incluindo, por exemplo, um mandato SAF na França que entrou em vigor em 1º de janeiro de 2022. Antes da pandemia, operávamos duas rotas de e para a Europa, Lisboa e Porto, e atendíamos a outros destinos na Europa por meio de nosso acordo de compartilhamento de código com a TAP. Atualmente, atendemos apenas Lisboa na Europa.

Todas essas atividades e desenvolvimentos regulatórios relacionados à mudança climática podem afetar negativamente nossos negócios e resultados financeiros, exigindo que reduzamos nossas emissões antes que as tecnologias de redução de emissões com boa relação custo-benefício estejam disponíveis, por exemplo, por meio de exigências de investimentos de capital para a compra de tipos específicos de equipamentos ou tecnologias, compra de créditos de compensação de carbono ou outros custos adicionais relacionados às nossas emissões. Essa atividade também pode nos afetar indiretamente, aumentando nossos custos operacionais, inclusive os custos de combustível.

O crescente reconhecimento entre os consumidores dos perigos da mudança climática pode significar que alguns clientes optam por voar com menos frequência ou voar em uma companhia aérea que eles percebem como operando de maneira mais sustentável para o clima. Os clientes empresariais podem optar por usar alternativas para viajar, como reuniões virtuais e espaços de trabalho. Um maior desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade em mercados agora servidos por voos de curta distância pode fornecer aos passageiros alternativas de baixo carbono para voar conosco. Nossas garantias para garantir empréstimos, na forma de aeronaves, peças de reposição e vagas em aeroportos, podem perder valor à medida que a demanda dos clientes muda e as economias mudam para alternativas de baixo carbono, o que pode aumentar nosso financiamento custo.

Por último, os potenciais efeitos físicos agudos e crónicos das alterações climáticas, como o aumento da frequência e gravidade das tempestades, inundações, incêndios, subida do nível do mar, calor excessivo, alterações a longo prazo nos padrões meteorológicos e outros eventos relacionados com o clima, podem afetar nossas operações, infraestrutura e resultados financeiros. Impactos operacionais, como cancelamento de voos, podem resultar em perda de receita. Poderíamos incorrer em custos significativos para melhorar a resiliência climática de nossa infraestrutura e, de outra forma, preparar, responder e mitigar tais efeitos físicos da mudança climática. Não somos capazes de prever razoavelmente a materialidade futura de quaisquer perdas ou custos potenciais associados aos efeitos físicos das mudanças climáticas.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Podemos incorrer em perdas financeiras e danos à nossa reputação devido aos riscos ESG.

Os riscos ambientais e sociais são considerados uma questão material para o nosso negócio, pois podem afetar a criação de valor compartilhado no curto, médio e longo prazos, do ponto de vista de nossa organização e de nossos principais stakeholders. Ainda, entendemos risco ambiental e social como a possibilidade de perdas decorrentes da exposição a eventos ambientais e sociais decorrentes do desempenho de nossas atividades. Também reconhecemos o risco climático como um risco ambiental e social emergente. A mudança climática é um risco, pois afeta nossos clientes, fornecedores e nossas operações, incluindo bens e equipamentos. Para obter mais informações sobre os riscos associados às mudanças climáticas, consulte "—Estamos sujeitos a riscos associados às mudanças climáticas, incluindo o aumento da regulamentação de nossas emissões de CO2, mudanças nas preferências do consumidor e o potencial aumento dos impactos de eventos climáticos severos em nossas operações e infraestrutura".

As empresas estão enfrentando crescente escrutínio de clientes, reguladores, investidores e outras partes interessadas relacionadas às suas práticas e divulgação ESG, incluindo práticas e divulgações relacionadas a riscos ambientais e sociais, bem como relacionadas à diversidade, inclusão, saúde e segurança e iniciativas de direitos humanos e padrões de governança. Como resultado, podemos enfrentar uma pressão crescente em relação às nossas práticas e divulgações ESG.

Nossa reputação e imagem de marca podem ser adversamente afetadas por qualquer falha em manter práticas satisfatórias relacionadas ao nosso meio ambiente, segurança, diversidade, equidade e inclusão ou outras metas sociais e de governança, incluindo (i) qualquer falha no cumprimento de leis federais, estaduais e internacionais relacionadas legislação, normas e acordos vinculantes ou não vinculantes, incluindo compromissos voluntários, como os Princípios do Equador, Princípios para o Investimento Responsável e Pacto Nacional pela Erradicação do Trabalho Escravo, entre outros, (ii) percepções dos clientes sobre nossas campanhas publicitárias, acordos de patrocínio ou programas de marketing, incluindo preocupações de lavagem verde em relação às nossas campanhas publicitárias e programas de marketing relacionados às nossas iniciativas de sustentabilidade e (iii) percepções do cliente sobre declarações feitas por nós, nossos funcionários e executivos, agentes ou outros terceiros. Danos à nossa reputação ou imagem de marca ou perda de confiança do cliente em nossos serviços podem afetar adversamente nossos negócios e resultados financeiros, bem como exigir recursos adicionais para reconstruir nossa reputação.

Além disso, novos regulamentos governamentais também podem resultar em formas novas ou mais rigorosas de supervisão ESG e relatórios, diligência e divulgação obrigatórios e voluntários expandidos. O aumento dos custos de conformidade relacionados a ESG pode resultar em aumentos em nossos custos operacionais gerais, o que pode ter um efeito material adverso em nossos negócios, resultados operacionais e condição financeira.

Nós nos beneficiamos de incentivos fiscais em nossas compras de combustível de aviação no Brasil, e esses incentivos fiscais podem ser suspensos, alterados, cancelados, revogados ou não renovados a qualquer momento nos afetando adversamente.

O preço do combustível de aviação que compramos em determinados estados brasileiros é subsidiado por meio de incentivos fiscais fornecidos a nós por esses estados. Dependendo do tipo de acordo, se deixarmos de cumprir nossas obrigações nos acordos de incentivos fiscais que celebramos com esses

4.1 Descrição dos fatores de risco

estados, as autoridades governamentais podem revogar, suspender ou deixar de renovar esses incentivos fiscais a qualquer momento. As autoridades podem optar por fazê-lo mesmo que cumpramos, por exemplo, se não estiverem mais interessadas na obrigação.

Para garantir a continuidade desses incentivos, devemos cumprir uma série de exigências fiscais, trabalhistas, sociais e de proteção e controle ambiental que podem ser questionadas, inclusive judicialmente, por terceiros, como o Ministério Público Federal, outros Estados brasileiros, ou mesmo outras autoridades públicas.

Não podemos garantir que não haverá alterações nas leis e regulamentos aplicáveis aos incentivos fiscais que nos beneficiam, ou que estes serão efetivamente mantidos nas mesmas condições favoráveis até o término de sua vigência, ou que poderemos renovar os incentivos fiscais em condições favoráveis após a sua os prazos atuais expiraram.

Além disso, não podemos garantir que novos incentivos fiscais serão criados após o vencimento dos incentivos fiscais dos quais atualmente nos beneficiamos e que, se forem criados, estaremos sujeitos a seus termos ou que seus termos e condições sejam equivalentes aos, ou mais favorável do que os, termos e condições atualmente em vigor. Se os incentivos fiscais forem alterados ou expirarem e não formos capazes de renová-los, ou se novos incentivos fiscais não forem criados após o término dos vigentes, ou se os termos e condições de quaisquer novos incentivos não forem tão benéficos para nós quanto os atualmente em vigor, também podemos ser afetados adversamente.

Novos contratos de incentivos fiscais firmados entre a Azul e os estados brasileiros observarão as regras gerais da Lei Complementar nº 160/17. Quanto aos regimes tributários concedidos antes da Lei Complementar nº 160/17, foram validados pelo CONFAZ, não podendo, portanto, ser cancelados. Embora os acordos fiscais que não sigam esses procedimentos possam ser revogados a qualquer tempo ou possam ter sua legalidade questionada, via de regra os estados brasileiros não concedem novos incentivos fiscais sem atender às regras gerais estabelecidas pela Lei Complementar nº 160/2017. No entanto, se algum desses incentivos fiscais for cancelado, revogado, suspenso ou não renovado, os preços do combustível de aviação aumentariam e a empresa poderia ser forçada a reduzir seu número de voos, o que poderia levar a um impacto significativo em nossos resultados e nos afetar adversamente.

Além disso, há atualmente propostas no congresso brasileiro para a implementação de uma reforma tributária. Entre as propostas em discussão, está a possibilidade de uma mudança completa no regime do imposto sobre o consumo, que extinguiria três tributos federais – o Imposto sobre Produtos Industrializados, ou IPI, o Programa de Integração Social Integração Social), ou PIS; e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social, ou COFINS; o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços , ou ICMS, um imposto estadual; e Imposto sobre Serviços (Imposto Sobre Serviços), ou ISS, que é municipal, para criar um imposto único para transações de bens e serviços (IBS) que incidiria sobre a tributação do consumidor.

Além disso, o governo brasileiro apresentou recentemente uma nova proposta de reforma tributária para criar a Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços, substituindo as contribuições PIS e COFINS.

Além disso, o Projeto de Lei nº 2.337/2021 foi aprovado pela Câmara dos Deputados do Brasil, que ainda não foi votado pelo Senado brasileiro. Esta iniciativa propõe uma reforma profunda das regras do imposto de renda, com o objetivo principal de revogar a isenção de imposto de renda na distribuição de

4.1 Descrição dos fatores de risco

dividendos pelas empresas brasileiras (e impor uma alíquota de 15%) e extinguir a possibilidade de dedução de despesas no pagamento de juros sobre capital próprio, estendendo o prazo mínimo de amortização para ativos intangíveis, modificando as leis de imposto de renda relativas a investimentos em fundos de investimento brasileiros e reduzindo a alíquota de imposto de renda pessoa jurídica e contribuição social sobre o lucro líquido, entre outras mudanças.

Além disso, certas leis tributárias podem estar sujeitas a interpretações controversas pelas autoridades fiscais, e qualquer aumento no valor da tributação como resultado de contestações de nossas posições fiscais pode afetar adversamente nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais. Além disso, estamos sujeitos a inspeções das autoridades fiscais nos níveis federal, estadual e municipal. Como resultado de tais inspeções, nossas posições fiscais podem ser contestadas pelas autoridades fiscais, com base nas mesmas bases de nossas disputas atuais. Não há garantia de que as provisões para tais processos (se houver) serão corretas, que nenhuma exposição fiscal adicional será identificada e que nenhuma reserva fiscal adicional será exigida para qualquer exposição fiscal. O fisco brasileiro vem intensificando o número de fiscalizações. Quaisquer processos judiciais e administrativos relacionados a questões tributárias perante os tribunais, incluindo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais) e os tribunais administrativos estaduais e municipais, podem nos afetar adversamente.

Podemos não ser capazes de cumprir as cláusulas e restrições contidas em nossos contratos de financiamento, o que pode resultar em declaração de evento de inadimplência e vencimento antecipado da dívida, causando um efeito adverso em nós.

Em 31 de dezembro de 2022, cumprimos ou obtivemos isenções de nossas contrapartes em relação ao cumprimento de todas as cláusulas financeiras em nossos instrumentos de financiamento que exigem que mantenhamos certos índices, exceto conforme descrito abaixo.

Alguns de nossos contratos de endividamento contêm cláusulas que exigem a manutenção de índices financeiros específicos. Nossa capacidade de atender a esses índices financeiros e outras cláusulas restritivas pode ser afetada por eventos fora de nosso controle e não podemos garantir que cumpriremos esses índices. O descumprimento de qualquer uma dessas avenças ou obrigações de pagamento sob nossas obrigações financeiras e de arrendamento pode resultar em um evento de inadimplência sob esses contratos e outros, como resultado de cláusulas de inadimplência cruzada. Se não formos capazes de cumprir nossas cláusulas de endividamento, precisaremos buscar isenções de nossos credores.

Em 4 de junho de 2021, em relação à oferta de Senior Notes de 7,250% com vencimento em 2026 da Azul Investments LLP, obtivemos uma isenção temporária da International Development Finance Corporation (“DFC”) dos Estados Unidos sob um contrato de financiamento e a garantia relacionada de uma cláusula de endividamento exigindo que cumpramos um índice de cobertura do serviço da dívida de pelo menos 1,2x, e um índice de dívida líquida sobre EBITDA não superior a 5,5x. Essa renúncia se aplica ao cumprimento das cláusulas financeiras relevantes para períodos trimestrais até (e incluindo) os três meses encerrados em 31 de dezembro de 2022. Em 31 de dezembro de 2022, nosso índice de cobertura do serviço

4.1 Descrição dos fatores de risco

da dívida era superior a 1,2x e nossa dívida líquida para O índice de EBITDA foi superior a 5,5x. Portanto, em 31 de dezembro de 2022, estávamos em conformidade com a cláusula de serviço da dívida e não estávamos em conformidade com as cláusulas de dívida líquida em relação ao EBITDA.

Em março de 2023, a DFC renunciou ao nosso descumprimento da cláusula que exige que cumpramos um índice de cobertura do serviço da dívida de pelo menos 1,2x, cuja renúncia é apenas em relação ao trimestre encerrado em 31 de março de 2023 e nossa conformidade com o serviço da dívida o índice de cobertura deverá ser testado em relação ao trimestre encerrado em 30 de junho de 2023. Não podemos garantir que seremos bem-sucedidos no cumprimento de nossas cláusulas ou na obtenção ou renovação de quaisquer renúncias. Além disso, em março de 2023, a DFC também concordou em diferir certos pagamentos de principal e juros devidos por nós em março de 2023. Durante o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2022, a ALAB renegociou suas debêntures pendentes, alterando as condições e vencimentos. A taxa foi alterada para CDI+5,0% aa com vencimento em 20 de dezembro de 2027. Os indicadores de mensuração dos covenants foram alterados para Índice de Cobertura do Serviço da Dívida Ajustado (DSCR) igual ou superior a 1,2; e alavancagem financeira menor ou igual a 6,5 em 2023; 5.0 em 2024 e 2025; e 4,5 em 2026 e 2027. A Companhia solicitou anteriormente um waiver da contraparte e o obteve para o ano de 2022. Portanto, em 31 de dezembro de 2022 a dívida relacionada foi classificada em nossas demonstrações financeiras de acordo com o fluxo contratual originalmente estabelecido.

Desde o início da pandemia do COVID-19, adiamos repetidamente nossas obrigações de arrendamento e obrigações de pagamento com outros fornecedores e violamos cláusulas financeiras e obrigações financeiras com nossas contrapartes, que geralmente têm cooperado conosco em diferimentos, alterações em nossos contratos pendentes e arranjos alternativos de pagamento.

No período entre o final de 2022 e a data de arquivamento deste relatório anual na SEC, iniciamos diversas negociações com os locadores buscando reduzir as obrigações de arrendamento por meio do fortalecimento das parcerias estabelecidas ao longo dos anos com esses stakeholders.

Conforme divulgado pela Companhia em 5 de março de 2023, foram celebrados contratos comerciais com arrendadores que representam mais de 90% do passivo de arrendamento da Azul, sujeitos a certas condições e aprovações corporativas. Com base nesses acordos, os arrendadores concordaram em reduzir os pagamentos de arrendamento da Azul para eliminar os diferimentos negociados durante a pandemia do COVID-19, bem como a diferença entre as taxas de arrendamento contratuais da Azul e as taxas de mercado atuais acordadas. Em troca, os arrendadores receberão uma nota negociável com vencimento em 2030 e ações da Azul. Em 4 de abril de 2023, a Companhia celebrou um acordo de diferimento com alguns arrendadores, compreendendo 57 aeronaves, no qual foi acordado diferir certos pagamentos de arrendamento com vencimento de janeiro de 2023 até junho de 2023, no valor de US$ 114,3 milhões. O reembolso de tais pagamentos de arrendamento deve ser concluído até o final de 2024. Na mesma data, a Companhia celebrou um contrato solicitando e obtendo uma tolerância temporária até 31 de julho de 2023 de alguns arrendadores relacionados a certos direitos decorrentes de possíveis inadimplências sob certos arrendamentos existentes.

Não podemos garantir que nossas contrapartes continuarão a cooperar conosco.

Além disso, alguns de nossos contratos de financiamento preveem a antecipação da dívida correspondente caso venhamos a incorrer em qualquer endividamento adicional (conforme definido em cada um desses contratos de financiamento) ou outras obrigações, incluindo a concessão de garantias. O

4.1 Descrição dos fatores de risco

inadimplemento de tais contratos pode resultar em sua rescisão antecipada e, consequentemente, no inadimplemento cruzado de certas obrigações, o que causaria um efeito material adverso sobre nós.

No entanto, certas condições econômicas, financeiras e setoriais que estão fora de nosso controle podem afetar adversamente nossa capacidade de cumprir as cláusulas financeiras, bem como as obrigações financeiras contidas em nossos contratos de financiamento, conforme observado durante a pandemia do COVID-19. , nas quais enfrentamos condições adversas que causaram e continuam causando impactos financeiros adversos em nossas finanças e levaram ao descumprimento de cláusulas e obrigações financeiras.

Se (i) não formos capazes de obter as renúncias ou aprovações necessárias de nossos credores em relação a contratos com os quais estamos inadimplentes ou que possuem certas cláusulas financeiras que não estão sendo cumpridas; ou (ii) não dispomos de recursos suficientes para quitar nossas dívidas em tempo hábil, ou continuamos não conseguindo cumprir as cláusulas financeiras estabelecidas nos demais contratos (o que pode ocorrer por diversos motivos que afetam adversamente nosso desempenho econômico- financeiro situação, como, por exemplo, em decorrência dos efeitos em curso da pandemia de COVID-19), o vencimento antecipado dessas e de outras dívidas financeiras contraídas por nós poderá ser declarado em virtude de cláusulas de vencimento antecipado.

Se nossos contratos financeiros vencerem mais cedo do que esperávamos, nossa situação financeira e, consequentemente, nossa capacidade de pagamento de dívidas serão afetadas de maneira significativa e adversa, podendo até mesmo resultar em nossa insolvência. Adicionalmente, podemos enfrentar dificuldades ou limitações no acesso a novas linhas de financiamento, o que pode prejudicar a implementação de nosso plano de investimentos, afetando material e negativamente nossos negócios, nossa situação financeira e nosso resultado operacional.

Podemos não ser capazes de renegociar os convênios e obrigações financeiras estabelecido com nossos credores em termos favoráveis.

Devido à crise económica provocada pela pandemia da COVID-19 e aos efeitos económicos e financeiros adversos que esta tem causado, dificuldades no cumprimento dos covenants financeiros e das obrigações estabelecidas com os nossos credores, com os quais temos negociado a reestruturação das obrigações estabelecidas nos respetivos acordos, inclusive por meio de aditivos e/ou novos instrumentos que reflitam novos prazos e condições.

Não é possível garantir que todos os credores aceitarão os novos termos e condições propostos por nós, que as respectivas cláusulas serão alteradas ou que nossos credores concederão renúncias em relação ao cumprimento de cláusulas financeiras. Como resultado, os credores cujos contratos financeiros possuem cláusulas restritivas ou outras obrigações, ou que venham a se tornar inadimplentes, poderão, a seu exclusivo critério, optar por antecipar o vencimento de tais dívidas, o que poderá resultar na antecipação de outras obrigações. A aceleração da dívida pode afetar adversamente nossa solvência e nossa capacidade de fazer pagamentos, bem como limitar nosso acesso a novas linhas de crédito para financiar seu capital de giro e investimentos. Isso, por sua vez, também pode afetar adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Os acordos que regem nossa dívida contêm avenças e restrições que limitam nossa capacidade de realizar transações de mudança de controle, encerrar nosso relacionamento com determinados fornecedores e incorrer em certos níveis de endividamento.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Nossos contratos de financiamento contêm cláusulas e restrições que restringem nossa capacidade e a de nossas subsidiárias de realizar transações de mudança de controle e rescindir os contratos de concessão associados a tais contratos financeiros, seja por falta de renovação ou de outra forma. Além disso, alguns de nossos instrumentos de financiamento exigem que nós e nossas subsidiárias cumpramos cláusulas financeiras calculadas em 31 de dezembro de cada ano que, entre outras restrições, limitam nossos índices permissíveis de dívida sobre EBITDA e dívida sobre caixa livremente conversíveis em dólares norte-americanos.

Tais cláusulas restritivas, e a limitação que impõem à nossa capacidade de realizar determinadas transações, podem limitar nosso acesso a novas linhas de financiamento para a execução de nosso plano de investimentos, bem como para a disponibilidade de caixa, afetando adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Decisões desfavoráveis em processos judiciais ou administrativos podem nos afetar adversamente.

Nós e nossas subsidiárias somos parte em diversos processos nas esferas judicial e administrativa, incluindo cíveis, trabalhistas, previdenciárias, tributárias, de defesa do consumidor, cíveis, regulatórias e ambientais. Não há como garantir que tais processos serão julgados favoravelmente a nós e/ou nossas controladas, ou que os valores provisionados sejam suficientes para cobrir os valores decorrentes de eventuais decisões desfavoráveis. Decisões contrárias aos nossos interesses e/ou de nossas subsidiárias que possam eventualmente resultar em pagamentos substanciais, afetar nossa imagem e/ ou a imagem de nossas subsidiárias ou impedir o desempenho de nossos negócios conforme planejado inicialmente podem ter um efeito material adverso em nossos negócios, os negócios de nossas subsidiárias, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

Estamos sujeitos à fiscalização fiscal pelas autoridades fiscais nos níveis federal, estadual e municipal.

Como resultado dessa vigilância, nossas finanças podem ser questionadas pelas autoridades fiscais. Não podemos garantir que as provisões para tais investigações serão suficientes, que nenhuma exposição fiscal adicional será identificada e que nenhuma reserva fiscal adicional será necessária para qualquer exposição fiscal específica. Qualquer aumento no valor da tributação como resultado de inquéritos sobre nossos impostos pode afetar adversamente nossos negócios, nossos resultados operacionais e nossa situação financeira.

As autoridades fiscais brasileiras intensificaram recentemente o número de auditorias que solicita. Existem várias questões fiscais de interesse para as autoridades brasileiras, sobre as quais as autoridades brasileiras supervisionam regularmente as empresas, incluindo controle de estoque, despesas de amortização de prêmios, reestruturação societária e planejamento tributário, entre outros. Quaisquer processos judiciais e administrativos relacionados a questões fiscais perante os tribunais, incluindo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, ou CARF, e tribunais administrativos estaduais e municipais, podem nos afetar adversamente.

Estamos sujeitos a certas legislações tributárias devido ao registro de dívidas fiscais em programas de pagamento específicos supervisionados pelas autoridades fiscais. Caso deixemos de

4.1 Descrição dos fatores de risco

cumprir alguma das regras estabelecidas na referida legislação, os programas poderão ser encerrados e os benefícios deles derivados revogados.

Estamos registrados em determinados programas de pagamento administrados pelas autoridades fiscais competentes e relevantes em relação a várias dívidas fiscais federais, estaduais e municipais.

Os programas de pagamento federais, estaduais e municipais dos quais participamos exigem a adesão e o cumprimento de determinados requisitos, incluindo a regularidade no pagamento de dívidas sujeitas a parcelamento. Se não cumprirmos as regras, os programas serão encerrados e seus benefícios revogados. Isso acarretaria também na exigibilidade imediata do valor remanescente da dívida, bem como de quaisquer valores adicionais aplicáveis à legislação vigente à época da ocorrência do evento em questão, o que poderá impactar nossos resultados operacionais e financeiros, com o retorno de dívida sobre nossos passivos.

Qualquer violação ou suposta violação das leis anticorrupção, antissuborno e anti-lavagem de dinheiro, ou a falha em detectar comportamento que viole tais leis, pode nos afetar adversamente, incluindo nossa marca e reputação

Não podemos garantir que nossos funcionários, agentes e as empresas para as quais terceirizamos algumas de nossas operações comerciais não agirão em violação de nossas políticas anticorrupção, antissuborno e anti-lavagem de dinheiro, pelas quais podemos ser finalmente responsabilizados. Estamos sujeitos à Lei de Práticas de Corrupção no Exterior dos Estados Unidos de 1977, ou FCPA, em virtude de termos operações nos Estados Unidos e nossas ações serem listadas e negociadas nos Estados Unidos. Também estamos sujeitos à Lei de Suborno do Reino Unido de 2010, Lei Federal nº 8.429, de 2 de junho de 1992, e Lei nº 12.846 de 1º de agosto de 2013, bem como outras leis nacionais e internacionais antifraude, anticorrupção, anti-lavagem de dinheiro, leis antitruste e outras leis e regulamentos.

Além disso, nossos processos de governança corporativa, política, gestão de riscos e compliance podem não ser capazes de prevenir ou detectar: (i) infrações à Lei Federal nº 8.429, de 2 de junho de 1992, Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013 , ou outras violações relacionadas a outras leis e regulamentos aplicáveis; (ii) conduta imprópria, fraudulenta e injusta por parte de nossos funcionários, acionistas, administradores e terceiros que nos representam; ou (iii) conduta inconsistente com nossos princípios éticos, que podem afetar adversamente nossa reputação, negócios, situação financeira e resultados operacionais, bem como o preço de mercado de nossas ações ordinárias.

Se não estivermos em conformidade com as leis anticorrupção, leis antilavagem de dinheiro e outras leis que regem a condução de negócios com entidades governamentais, inclusive sob a FCPA e outras leis dos Estados Unidos e locais, podemos estar sujeitos a penalidades criminais e civis e outras medidas corretivas, que podem prejudicar nossa marca e reputação e ter um impacto material adverso em nossos negócios, situação financeira, resultados operacionais e perspectivas. Qualquer investigação de qualquer suposta violação real de tais leis também pode nos afetar adversamente, incluindo nossa marca e reputação. Além disso, também podemos ser responsabilizados por atos de corrupção de terceiros. A probabilidade de concretização desses riscos pode aumentar, pois não temos políticas consolidadas para identificar e monitorar pessoas politicamente expostas, nem para a devida diligência com terceiros.

Somos uma holding e não possuímos nenhum ativo relevante além do ações de nossas subsidiárias.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Somos uma holding que conduz suas operações por meio de uma série de subsidiárias operacionais. Apoiamos essas subsidiárias operacionais com serviços técnicos e administrativos por meio de nossas várias outras subsidiárias. Todos os ativos que usamos para executar serviços administrativos e técnicos e para operar as concessões e autorizações são mantidos no nível da subsidiária. Como resultado, não temos nenhum ativo relevante além das ações de nossas subsidiárias. Os dividendos ou pagamentos que possamos ser obrigados a fazer estarão sujeitos à disponibilidade de caixa fornecido por nossas subsidiárias. As transferências de dinheiro de nossas subsidiárias para nós podem ser ainda mais limitadas por requisitos corporativos e legais ou pelos termos dos contratos que regem nosso endividamento. Se um acionista reivindicasse uma ação contra nós, a execução de qualquer sentença relacionada seria limitada aos nossos ativos disponíveis, em vez de nossos ativos e os de nossas subsidiárias combinadas.

Qualquer incapacidade de obter ou renovar uma parte material ou todas as licenças, autorizações e permissões necessárias para conduzir nossos negócios pode ter um efeito adverso em nós.

Estamos em constante processo de obtenção e renovação de licenças, autorizações, alvarás e autorizações federais, estaduais e municipais necessárias ao desenvolvimento de nossas atividades. Se não conseguirmos obter ou renovar uma parte significativa ou todas essas licenças, autorizações, autorizações e permissões em tempo hábil, ou se tais licenças, autorizações, permissões e permissões forem suspensas ou revogadas, isso pode ter um efeito adverso sobre nós.

Riscos Relacionados às Nossas Ações Preferenciais, Inclusive na Forma de ADRs

Nosso acionista controlador tem a capacidade de dirigir nossos negócios e assuntos, e seus interesses podem entrar em conflito com os de outros acionistas.

De acordo com a legislação societária brasileira e nosso estatuto social, nosso acionista controlador tem poderes legais para, entre outras coisas, eleger a maioria de nossos conselheiros e determinar o resultado de qualquer ação que requeira a aprovação dos acionistas. Esse poder inclui a capacidade de controlar decisões com relação a transações com partes relacionadas (excluindo transações com uma parte relacionada ao próprio acionista controlador), reestruturações societárias, alienações, parcerias, venda de todos ou substancialmente todos os nossos ativos, retirada de nossas ações de o segmento Nível 2 da B3 e o prazo de pagamento de eventuais dividendos futuros. Nosso acionista controlador pode optar por realizar aquisições, alienações, parcerias ou contrair empréstimos e financiamentos ou outras transações similares para nós que possam entrar em conflito com os interesses dos investidores e nos afetar negativamente. Em 31 de dezembro de 2022, nosso acionista controlador detinha, direta e indiretamente, 67,0% de nosso capital votante (ações ordinárias), 2,18% de nossas ações preferenciais e 49,8% de nosso capital total, em termos econômicos.

Em particular, devido à nossa estrutura de capital, as contribuições de capital feitas pelos detentores de nossas ações ordinárias até o momento foram consideravelmente menores do que aquelas feitas pelos detentores de nossas ações preferenciais, o que significa que nosso acionista controlador tem o direito de dirigir nossos negócios, mas tem consideravelmente menor interesse econômico com relação aos resultados

4.1 Descrição dos fatores de risco

de nossas atividades do que os detentores de nossas ações preferenciais. Essa diferença de interesse econômico pode intensificar conflitos de interesses entre nosso acionista controlador e outros acionistas.

Nosso acionista controlador tem direito a receber dividendos significativamente menores do que os detentores de nossas ações preferenciais, o que pode fazer com que suas decisões sobre a distribuição de dividendos entrem em conflito com os interesses dos acionistas preferencialistas.

Os detentores de nossas ações ordinárias têm direito a receber uma quantidade de dividendos equivalente a 75 vezes menos do que o valor dos dividendos pagos aos detentores de nossas ações preferenciais. O fato de nosso acionista controlador receber uma pequena parcela de nossos dividendos em cada distribuição em comparação com o valor dos dividendos a que os detentores de nossas ações preferenciais têm direito pode influenciar suas decisões sobre a distribuição de dividendos, que podem diferir dos interesses dos detentores de nossas ações preferenciais. Para mais informações sobre distribuição de dividendos e remuneração de nossa administração, veja “Item 10.F. Dividendos e Agentes de Pagamento—Política de Dividendos” e “Item 6.B. Remuneração da Administração”, respectivamente.

Os investidores em nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, podem sofrer diluição do valor contábil no futuro.

Estabelecemos opções de ações e planos de ações restritas para o pessoal-chave, incluindo nossos diretores, alguns gerentes e outros membros-chave da tripulação. Estimamos que em 31 de dezembro de 2022, 2.359.038 novas ações preferenciais teriam sido emitidas se todas as nossas opções exercíveis fossem exercidas pelos seus titulares a um preço médio ponderado de exercício de R$ 11,84. O exercício das opções exercíveis pelos seus titulares pode resultar em diluição substancial do valor contábil para os investidores se o preço da oferta pública de nossas ações preferenciais (inclusive na forma de ADRs) for inferior ao valor contábil dessas ações no futuro mediante o exercício de nossas opções de compra de ações.

Além disso, caso precisemos obter capital para nossas operações por meio da emissão de novas ações no futuro, tal emissão poderá ser feita por um valor inferior ao valor contábil de nossas ações preferenciais na data relevante. Nesse caso, os detentores de nossas ADRs e ações preferenciais nesse momento sofreriam uma diluição imediata e significativa de seu investimento.

Um mercado de negociação ativo e líquido para nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, pode não ser mantido, afetando potencialmente de forma adversa o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

Um mercado de negociação pública ativo e líquido para nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, pode não ser mantido. Mercados de negociação ativos e líquidos geralmente resultam em menor volatilidade de preços e compras e vendas de ações mais eficientes. Se um mercado de negociação ativo não for mantido, a liquidez e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, podem ser seriamente prejudicados.

O investimento em valores mobiliários negociáveis negociados em países emergentes, como o Brasil, costuma apresentar maiores níveis de risco em relação aos investimentos em valores mobiliários emitidos em países cuja situação política e econômica é mais estável e, em geral, tais investimentos são considerados de natureza especulativa. O mercado de capitais brasileiro é substancialmente menor, menos líquido, mais volátil e mais concentrado do que os principais mercados de capitais internacionais. As empresas listadas na B3 tinham um valor de mercado agregado de R$ 4,2 trilhões em 31 de dezembro de

4.1 Descrição dos fatores de risco

2022 e um volume médio diário negociado de R$ 30,7 bilhões em 31 de dezembro de 2022, de acordo com a B3. Essas características de mercado podem limitar substancialmente a capacidade dos detentores de nossas ações preferenciais de vendê-las ao preço e no momento de sua preferência e isso pode ter um efeito adverso no preço de mercado de nossas ações preferenciais.

Além disso, o preço das ações das empresas do setor aéreo mundial é relativamente volátil e a percepção dos investidores sobre o valor de mercado dessas ações, incluindo nossas ações preferenciais na forma de ADRs, também pode ser impactada negativamente com volatilidade adicional e reduções nas o preço de nossas ADRs e ações preferenciais.

Além disso, o desempenho macroeconômico global pode ser afetado negativamente pela turbulência no setor bancário global, após a falência de dois bancos americanos e a venda forçada do Credit Suisse em março de 2023.

Nossas ações preferenciais terão direitos de voto limitados.

Exceto em determinadas situações, nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, não conferem direitos gerais de voto. Nossos principais acionistas, que detêm a maioria das ações ordinárias com direito a voto e nos controlam, podem, portanto, aprovar a maioria das medidas societárias sem a aprovação dos detentores de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs. Dessa forma, você geralmente não terá controle sobre nenhum assunto, incluindo a aprovação de medidas corporativas, como nomeação de diretores, aprovação de transações significativas ou mudanças em nossa estrutura de capital.

De acordo com a legislação societária brasileira, as ações preferenciais com direito a voto limitado ou inexistente e com direito a dividendos prioritários fixos ou mínimos, ganham direito a voto se a companhia deixar de pagar os dividendos fixos ou mínimos a que essas ações fazem jus por três exercícios sociais consecutivos. De acordo com nosso estatuto social, nossas ações preferenciais não são fixas ou têm dividendos mínimos prioritários. Consequentemente, nossas ações preferenciais não terão direito a voto, mesmo que deixemos de pagar dividendos por três anos consecutivos.

Além disso, na medida em que os detentores de nossas ações preferenciais tenham direito a voto em determinados assuntos limitados de acordo com a legislação societária brasileira, as disposições de nosso estatuto social e as disposições ou que regem as ações preferenciais depositadas, não podemos garantir aos detentores de ADS que eles recebam os materiais de votação a tempo de garantir que possam instruir o depositário a votar as ações preferenciais representadas por suas ADRs. Além disso, não há garantia de que os detentores de ADS terão a oportunidade de votar ou fazer com que o custodiante vote nos mesmos termos e condições dos detentores de nossas ações preferenciais. Embora os detentores de ADS possam exercer seu direito de voto diretamente se retirarem as ações preferenciais, esses detentores de ADS podem não saber sobre a assembleia com antecedência suficiente para retirar as ações preferenciais.

Nosso acionista controlador tem o direito de receber dividendos substancialmente menores do que os detentores de ações preferenciais, o que pode motivá-lo a decidir sobre a distribuição de dividendos de forma conflitante com os interesses dos demais acionistas. O direito de receber dividendos dos detentores de nossas ações ordinárias é 75 vezes menor do que o dividendo distribuído aos detentores de nossas ações preferenciais. O fato de nosso acionista controlador receber uma parcela proporcionalmente menor do que os dividendos que distribuímos, em relação aos dividendos a que fazem jus nossos acionistas detentores de

4.1 Descrição dos fatores de risco

ações preferenciais, pode influenciar suas decisões quanto à distribuição de dividendos ou proventos, que podem divergir de a participação dos acionistas detentores de ações preferenciais.

Os detentores de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, podem não receber quaisquer dividendos ou juros sobre capital próprio.

De acordo com nosso estatuto social, desde que registremos lucro líquido e não haja prejuízos acumulados, devemos pagar aos nossos acionistas ordinários e preferenciais pelo menos 0,1% de nosso lucro líquido anual ajustado na forma de dividendos ou juros sobre capital próprio, calculados e ajustado de acordo com a legislação societária brasileira. Os dividendos intermediários e juros sobre o capital próprio declarados para cada exercício social podem ser imputados ao nosso dividendo mínimo obrigatório do exercício em que foram declarados. Para mais informações, veja “Item 10.F. Dividendos e Agentes de Pagamento — Política de Dividendos.” Esse lucro líquido ajustado pode ser capitalizado, utilizado para absorver prejuízos ou retido de outra forma conforme permitido pela legislação societária brasileira, e não pode ser disponibilizado para pagamento como dividendos ou juros sobre capital próprio.

Além disso, a legislação societária brasileira permite que uma empresa como a nossa suspenda a distribuição obrigatória de dividendos em qualquer ano fiscal específico se nosso conselho de administração informar aos acionistas que tal distribuição seria desaconselhável em vista de nossa condição financeira. Se esses eventos ocorrerem, os detentores de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, poderão não receber dividendos ou juros sobre o capital próprio.

A venda de um número significativo de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, pode afetar negativamente o preço de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

Nossos principais acionistas, bem como nossos conselheiros, diretores e outras afiliadas, podem vender ações preferenciais adicionais, inclusive na forma de ADRs, e certos contratos de bloqueio que eles haviam celebrado expiraram. Além disso, de acordo com nosso quinto contrato de direitos de registro alterado e consolidado, ou o Contrato de Direitos de Registro, que celebramos em 3 de agosto de 2016 com nossos principais acionistas, podemos ser obrigados a registrar ações preferenciais adicionais detidas pelos acionistas que assinaram o Contrato de Registro Contrato de Direitos com a SEC para venda futura a qualquer momento a partir de seis meses após nossa oferta pública inicial. Para maiores detalhes sobre o Contrato de Direitos de Registro, veja “Item 7.A. Principais Acionistas—Contrato de Direitos de Registro.”

Vendas de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, feitas por nossas afiliadas, inclusive aquelas efetuadas por nossos conselheiros, diretores executivos ou acionistas controladores ou aquelas envolvendo um grande número de ações preferenciais ou ADRs, ou percepção do mercado de uma intenção de qualquer de tais vendas, pode afetar negativamente o preço de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

Mudanças nas leis tributárias brasileiras podem ter um impacto adverso nos impostos aplicáveis à alienação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

A Lei 10.833 de 29 de dezembro de 2003 dispõe que a alienação de ativos localizados no Brasil por um não residente para um residente ou não residente no Brasil está sujeita à tributação no Brasil, independentemente de a alienação ocorrer fora ou dentro do Brasil. Esta disposição resulta na imposição de imposto de renda sobre os ganhos decorrentes da alienação de nossas ações preferenciais por um não

4.1 Descrição dos fatores de risco

residente no Brasil a um residente ou não residente no Brasil. No entanto, como atualmente não há nenhuma orientação judicial determinando se as ADRs devem ser consideradas ativos localizados no Brasil, não podemos prever se os tribunais brasileiros podem decidir que o imposto de renda de acordo com a Lei 10.833 se aplica a ganhos calculados sobre alienações de nossas ADRs. Caso a alienação de ativos seja interpretada como incluindo a alienação de nossas ADRs, esta lei tributária resultaria na imposição de impostos retidos na fonte sobre a venda de nossas ADRs por um não residente do Brasil para um residente ou não residente no Brasil. Como qualquer ganho ou perda reconhecido por um Detentor Norte-Americano (conforme definido no "Item 10.E. Tributação—Considerações sobre o Imposto de Renda Federal dos Estados Unidos") na alienação de ações preferenciais ou ADRs geralmente será tratado como ganho ou perda de fonte norte-americana para fins de crédito de imposto estrangeiro nos EUA, o Detentor dos EUA pode não ser capaz de se beneficiar de um crédito de imposto estrangeiro para o imposto de renda brasileiro cobrado sobre a alienação de ações preferenciais ou ADRs, a menos que o Detentor dos EUA possa aplicar o crédito contra o imposto de renda federal dos EUA a pagar sobre outras receitas de fontes estrangeiras.

O governo brasileiro pode impor controles cambiais e restrições significativas às remessas de reais para o exterior, o que afetaria adversamente sua capacidade de converter e remeter dividendos ou outras distribuições ou o produto da venda de nossas ações preferenciais, nossa capacidade de efetuar pagamentos de dividendos ou outras distribuições a investidores não brasileiros e reduziria o preço de mercado de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, e nossa capacidade de cumprir obrigações de pagamento em moeda estrangeira.

Em caso de desequilíbrios graves, o governo brasileiro pode restringir a remessa ao exterior de recursos de investimentos no Brasil e a conversão do real em moedas estrangeiras. O governo brasileiro impôs tais restrições de remessa pela última vez por um breve período em 1989 e no início de 1990. Não podemos garantir que o governo brasileiro não tomará medidas semelhantes no futuro. O retorno de tais restrições prejudicaria ou impediria sua capacidade de converter dividendos ou outras distribuições ou o resultado de qualquer venda de nossas ações preferenciais em dólares americanos e de remeter dólares americanos para o exterior, nossa capacidade de fazer pagamentos de dividendos ou outras distribuições a não investidores brasileiros e nossa capacidade de cumprir obrigações de pagamento em moeda estrangeira. A imposição de tais restrições teria um efeito material adverso no preço de mercado de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, e em nossa capacidade de acessar mercados de capitais estrangeiros.

Se você entregar suas ADRs e retirar as ações preferenciais, corre o risco de perder a capacidade de remeter moeda estrangeira para o exterior e certas vantagens fiscais brasileiras.

Como titular de ADS, você se beneficia do certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro obtido pelo custodiante de nossas ações preferenciais subjacentes às ADRs no Brasil, permitindo ao custodiante converter dividendos e outras distribuições relativas às nossas ações preferenciais em moeda estrangeira e remeter o produto ao exterior. Se você entregar suas ADRs e retirar suas ações preferenciais, terá o direito de continuar a contar com o certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro do custodiante por apenas cinco dias úteis a partir da data de retirada. Posteriormente, mediante a disposição das distribuições relativas às nossas ações preferenciais, a menos que você obtenha seu próprio certificado

4.1 Descrição dos fatores de risco

eletrônico de registro de capital estrangeiro ou se qualifique sob os regulamentos brasileiros de investimento estrangeiro que autorizam alguns investidores estrangeiros a comprar e vender ações nas bolsas de valores brasileiras sem obter certificados eletrônicos de registro de capital estrangeiro, não seria possível remeter ao exterior moeda não brasileira. Além disso, se você não se qualificar de acordo com os regulamentos de investimento estrangeiro, geralmente estará sujeito a um tratamento fiscal menos favorável de dividendos e distribuições, e o produto de qualquer venda de nossas ações preferenciais.

Se você tentar obter seu próprio certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro, poderá incorrer em despesas ou sofrer atrasos no processo de solicitação, o que pode atrasar sua capacidade de receber dividendos ou distribuições relativas às nossas ações preferenciais ou o retorno de seu capital em tempo hábil maneiras. O certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro do depositário também pode ser afetado adversamente por futuras alterações legislativas.

Se não mantivermos uma declaração de registro e nenhuma isenção do Securities Act estiver disponível, os detentores norte-americanos de ADRs não poderão exercer direitos de preferência com relação às nossas ações preferenciais.

Podemos, de tempos em tempos, oferecer ações preferenciais ou outros valores mobiliários, ou direitos de preferência para adquirir ações preferenciais adicionais ou outros valores mobiliários aos acionistas, inclusive em decorrência da legislação societária brasileira. Não poderemos oferecer tais valores mobiliários ou direitos aos detentores de ADRs, a menos que uma declaração de registro sob o Securities Act esteja em vigor com relação a tais ações preferenciais e direitos de preferência, ou uma isenção dos requisitos de registro do Securities Act esteja disponível. Não somos obrigados a arquivar tal declaração de registro e não podemos garantir que iremos arquivar uma declaração de registro. Se uma declaração de registro não for arquivada e uma isenção de registro não existir, o Citibank, NA, como depositário, tentará vender tais direitos de preferência ou valores mobiliários, conforme o caso, e você terá o direito de receber o produto da oferta. Entretanto, se o depositário não puder vender esses direitos de preferência ou valores mobiliários, os detentores norte-americanos de ADRs não receberão nenhum valor em relação a tal distribuição.

Caso você não tenha direitos de preferência ou não possa ou não queira exercer direitos de preferência em relação às ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs ou outros valores mobiliários, seu investimento poderá estar sujeito à diluição.

As exigências de ser uma companhia aberta podem sobrecarregar nossos recursos, desviar a atenção da administração e afetar nossa capacidade de atrair e reter conselheiros ou diretores executivos qualificados.

Como empresa de capital aberto, incorremos em despesas jurídicas, contábeis e outras despesas significativas que não incorríamos como empresa privada, incluindo custos associados a exigências de relatórios de empresas públicas. Também incorremos e incorreremos em custos associados à Lei Sarbanes-Oxley de 2002, conforme alterada, e às regras relacionadas implementadas pela SEC. As despesas incorridas pelas empresas públicas em geral para fins de relatórios e governança corporativa têm aumentado. Esperamos que essas regras e normas aumentem nossos custos de conformidade legal e financeira e tornem algumas atividades mais demoradas e caras, embora atualmente não possamos estimar esses custos com qualquer grau de certeza. Essas leis e regulamentações também podem dificultar ou encarecer a

4.1 Descrição dos fatores de risco

obtenção de determinados tipos de seguro, inclusive seguro de responsabilidade de diretores e executivos, e podemos ser forçados a aceitar limites e coberturas de apólices reduzidos ou incorrer em custos substancialmente mais altos para obter a mesma cobertura ou uma cobertura semelhante. Essas leis e regulamentações também podem dificultar a atração e a retenção de pessoas qualificadas para atuar no conselho de administração, nos comitês do conselho ou como diretores executivos e podem desviar a atenção da administração. Além disso, se não formos capazes de cumprir nossas obrigações como empresa pública, poderemos estar sujeitos à exclusão de nossas ações preferenciais, multas, sanções e outras ações regulatórias e, potencialmente, a litígios civis que poderão nos afetar negativamente.

Se os analistas de valores mobiliários ou do setor não publicarem pesquisas ou relatórios sobre nossos negócios, ou publicarem relatórios negativos sobre nossos negócios, o preço de mercado e o volume de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, poderão cair.

O mercado de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, depende em parte das pesquisas e relatórios que os analistas de valores mobiliários ou do setor publicam sobre nós ou nossos negócios. Se um ou mais dos analistas que nos cobrem rebaixar nossas ações ou publicar pesquisas imprecisas ou desfavoráveis sobre nossos negócios, o preço de nossas ações poderá ser afetado negativamente. Se um ou mais desses analistas interromperem a cobertura de nossa empresa ou deixarem de publicar relatórios sobre nós regularmente, a demanda por nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs, pode diminuir, o que pode fazer com que o preço de mercado e o volume de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs para recusar.

Nossa condição de emissor privado estrangeiro nos permite seguir padrões alternativos aos padrões de governança corporativa da NYSE, o que pode limitar as proteções oferecidas aos investidores.

Somos um “emissor privado estrangeiro” na acepção dos padrões de governança corporativa da NYSE. De acordo com as regras da NYSE, um emissor privado estrangeiro pode optar por cumprir as práticas de seu país de origem e não cumprir certos requisitos de governança corporativa aplicáveis a empresas norte-americanas com valores mobiliários listados na bolsa. Atualmente seguimos algumas práticas brasileiras relativas à governança corporativa e pretendemos continuar a fazê-lo.

Contamos com determinadas isenções como emissor privado estrangeiro listado na NYSE. Por exemplo, as regras da NYSE exigem que a maioria da diretoria seja composta por diretores independentes. A independência é definida por vários critérios, incluindo a determinação afirmativa do conselho de administração da ausência de um relacionamento material entre um diretor e a empresa listada. De acordo com os padrões de listagem do segmento Nível 2 da B3, nosso conselho de administração deve ter pelo menos cinco membros, dos quais pelo menos 20% devem ser independentes. Além disso, a legislação societária brasileira e a CVM estabeleceram regras que exigem que os conselheiros atendam a determinados requisitos de qualificação e que tratam da remuneração e dos deveres e responsabilidades, bem como das restrições aplicáveis aos diretores executivos e conselheiros de uma empresa. Embora nossos conselheiros atendam às exigências de qualificação da legislação societária brasileira e da CVM, não podemos garantir que a maioria de nossos conselheiros seja considerada independente de acordo com as regras da NYSE. De acordo com a legislação societária brasileira e a Deliberação CVM nº 23, de 25 de fevereiro de 2021, atualmente em vigor (que substituiu a Instrução CVM nº 308), o comitê de auditoria estatutário é um conselho consultivo do conselho de administração que, se instalado, deve ser composto por membros independentes

4.1 Descrição dos fatores de risco

indicados pelo conselho de administração, um dos quais também deve ser membro do conselho, diferentemente das regras da NYSE, que exigem que todos os membros do comitê de auditoria também sejam membros do conselho de administração. Embora nosso comitê de auditoria seja atualmente composto inteiramente por diretores independentes, nosso comitê de auditoria pode nem sempre atender a todas as regras da NYSE.

Além disso, não temos um comitê de nomeação conforme exigido para emissores norte-americanos de acordo com as regras da NYSE e, embora tenhamos um comitê de remuneração e um comitê de governança corporativa, não somos obrigados a cumprir os padrões da NYSE aplicáveis aos comitês de remuneração ou de governança corporativa de Companhias listadas.

Além disso, as exigências de divulgação corporativa que se aplicam a nós podem não ser equivalentes às exigências de divulgação que se aplicam a uma empresa norte-americana e, como resultado, você pode receber menos informações sobre nós do que receberia de uma empresa norte-americana comparável. Estamos sujeitos às exigências de divulgação da Securities Exchange Act de 1934, conforme alterada, ou Exchange Act. As exigências de divulgação aplicáveis a emissores privados estrangeiros nos termos do Exchange Act são mais limitadas do que as exigências de divulgação aplicáveis a emissores dos EUA. As informações publicamente disponíveis sobre os emissores de valores mobiliários listados na CVM, que são fornecidas em português, também fornecem menos detalhes em certos aspectos do que as informações regularmente publicadas por empresas listadas nos Estados Unidos ou em alguns outros países.

Consequentemente, os detentores de nossas ADRs não terão as mesmas proteções concedidas aos acionistas de empresas sujeitas a todos os requisitos de governança corporativa da NYSE.

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

O governo federal brasileiro exerceu, e continua a exercer, influência significativa sobre a economia brasileira. Esse envolvimento, bem como as condições políticas e econômicas do Brasil, pode prejudicar a Companhia e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

O governo federal brasileiro frequentemente exerce influência significativa sobre a economia brasileira e, ocasionalmente, faz mudanças significativas nas políticas e regulamentações monetárias, de crédito, fiscais e outras. As ações do governo brasileiro para controlar a inflação e outras políticas e regulamentações têm frequentemente envolvido, entre outras medidas, mudanças nas políticas monetárias e fiscais, controles de preços, controles de taxas de câmbio, desvalorizações de moedas, controles de capital e limites às importações. Não temos controle e não podemos prever quais medidas ou políticas o governo brasileiro poderá adotar no futuro. Nós e o preço de mercado de nossos valores mobiliários podemos ser afetados negativamente por mudanças nas políticas do governo brasileiro, bem como por fatores econômicos gerais, incluindo, sem limitação:

- crescimento ou desaceleração da economia brasileira;
- taxas de juros e políticas monetárias;
- taxas de câmbio e flutuações cambiais;
- inflação;
- liquidez dos mercados domésticos de capital e de empréstimos;
- controles de importação e exportação;
- controles de câmbio e restrições sobre remessas para o exterior e pagamentos de dividendos;
- modificações em leis e regulamentos de acordo com interesses políticos, sociais e econômicos;
- política fiscal e mudanças nas leis tributárias e interpretações relacionadas pelas autoridades fiscais;
- instabilidade econômica, política e social, incluindo greves gerais e manifestações em massa;
- aumentos no desemprego;
- normas trabalhistas e de seguridade social;
- mudanças nas leis e regulamentos ambientais, de saúde e segurança;
- escassez e racionamento de energia e água;
- saúde pública, inclusive como resultado de epidemias e pandemias, como a pandemia de COVID-19;
- a intervenção, modificação ou rescisão de concessões existentes por parte do governo brasileiro;
- o controle ou a influência do governo brasileiro sobre o controle de determinadas empresas produtoras e refinadoras de petróleo; e
- outros acontecimentos políticos, sociais e econômicos no Brasil ou que o afetem.

Além disso, de 2014 a 2016, o Brasil estava em uma recessão e, de 2017 a 2019, cresceu lentamente. Como resultado da pandemia da COVID-19 e do impacto econômico relacionado, o PIB aumentou 1,1% em 2019, diminuiu 4,1% em 2020, depois aumentou 4,6% em 2021, excedendo a perda causada pelos efeitos da pandemia da COVID-19 em 2020, e aumentou 2,9% em 2022.

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

O governo federal brasileiro está enfrentando pressões crescentes da população para implementar reformas econômicas. Não podemos prever quais medidas o governo federal brasileiro tomará em face das crescentes pressões macroeconômicas ou de outra forma.

Os acontecimentos no cenário político do Brasil, inclusive a tensão política e social agravada pela eleição presidencial de 2022 no Brasil, também podem nos afetar. A incerteza em relação aos acontecimentos políticos e sobre se o atual governo ou futuros governos brasileiros implementarão mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores no futuro, agravados pelos impactos da pandemia da COVID-19, a guerra na Ucrânia, a atual turbulência no setor bancário global, fatores internos ou externos que sustentam a inflação persistente, entre outros fatores, podem afetar o desempenho econômico e contribuir para a incerteza econômica no Brasil, o que pode ter um efeito adverso sobre nós e nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs. A recente instabilidade econômica e política levou a uma percepção negativa da economia brasileira e a uma maior volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros, o que também pode afetar negativamente a Companhia e o preço de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs. Não podemos prever quais políticas futuras serão adotadas pelos governos brasileiros atuais ou futuros, ou se essas políticas resultarão em consequências adversas para a economia brasileira ou causarão um efeito adverso sobre nós. Ver "-A atual incerteza econômica e a instabilidade política no Brasil podem afetar negativamente a Companhia e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs".

Flutuações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, que é fornecido principalmente por um fornecedor, teriam um efeito adverso sobre nós.

Historicamente, os preços internacionais e locais dos combustíveis estão sujeitos a grandes flutuações de preços com base em questões geopolíticas e de oferta e demanda. As despesas com combustível constituem uma parte significativa de nossas despesas operacionais totais, representando 45,2% em 2022, 32,8% em 2021 e 21,1% em 2020. A disponibilidade de combustível também está sujeita a períodos de excesso e escassez no mercado e é afetada pela demanda por óleo para aquecimento doméstico e gasolina. Eventos resultantes de instabilidade prolongada no Oriente Médio ou em outras regiões produtoras de petróleo, ou a suspensão da produção por qualquer produtor significativo, podem resultar em aumentos substanciais de preços e/ou dificultar a obtenção de suprimentos adequados, o que pode nos afetar negativamente. Desastres naturais ou outros grandes eventos de interrupção inesperada em regiões que normalmente consomem quantidades significativas de outras fontes de energia podem ter um efeito semelhante.

Além disso, como a Rússia é um dos maiores exportadores de petróleo do mundo, os acontecimentos globais relacionados à invasão da Ucrânia pela Rússia em fevereiro de 2022 e as restrições de exportação resultantes causaram escassez na disponibilidade de combustível para aeronaves, inclusive como resultado de sanções direcionadas e medidas de controle de exportação impostas pelos Estados Unidos e órgãos governamentais estrangeiros. Não há garantia de que a escassez não se agravará, e não podemos prever o impacto contínuo dessas sanções e medidas de controle de exportação, nem o impacto de quaisquer outras ações retaliatórias que possam ser tomadas pela Rússia, pelos Estados Unidos e por órgãos governamentais estrangeiros. A escassez na disponibilidade ou o aumento na demanda por petróleo bruto em geral, outros derivados de combustível à base de petróleo bruto e combustível para aeronaves em particular resultaram, e podem continuar resultando, no aumento dos preços dos combustíveis.

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

Não podemos prever o preço e a disponibilidade futura de combustível com qualquer grau de certeza, e aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem prejudicar nossos negócios. Nossas atividades de hedge podem não ser suficientes para nos proteger dos aumentos do preço do combustível e, embora tenhamos conseguido ajustar nossas tarifas adequadamente para nos proteger desse custo, talvez não consigamos fazer isso no futuro.

Compramos combustível de distribuidores no Brasil. Em 2022, compramos combustível principalmente da Vibra Energia (f/k/a BR Distribuidora), Air BP Brasil Ltda. e Raízen Combustíveis Ltda., sendo a Vibra Energia a responsável pelo fornecimento de 71,2% de nosso combustível. Normalmente, os contratos de fornecimento de combustível são rescindidos por diversos motivos, incluindo o não cumprimento de algumas obrigações contratuais, o não pagamento de faturas e em caso de liquidação judicial ou extrajudicial. Além disso, os distribuidores podem não ser capazes de garantir o fornecimento de combustível, por exemplo, devido a dificuldades em suas atividades de importação ou distribuição. Se não formos capazes de obter combustível em termos semelhantes de fornecedores alternativos, nosso negócio será afetado negativamente. O contrato que firmamos com a Vibra Energia nos permite fixar o custo do combustível de aviação que compraremos no futuro. Dessa forma, caso esse contrato seja rescindido, poderemos ser obrigados a fazer um hedge alternativo ou pagar preços mais altos, o que poderia nos afetar negativamente.

Nós e o setor aéreo em geral somos particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas e a condições econômicas negativas contínuas que provavelmente continuariam a nos afetar negativamente e a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis.

Nossas operações e o setor aéreo em geral são particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas. Condições econômicas desfavoráveis, como altas taxas de desemprego, um mercado de crédito restrito, crescimento baixo ou negativo do PIB, taxas de câmbio desfavoráveis e aumento das despesas operacionais de negócios, podem reduzir os gastos com viagens de lazer e de negócios. Para alguns consumidores, as viagens de lazer são uma despesa discricionária, e os viajantes de curta distância, em particular, têm a opção de substituir as viagens aéreas por viagens de superfície. Como se tornou particularmente evidente em 2020 e 2021 em decorrência da pandemia da COVID-19, as empresas e outros viajantes podem renunciar às viagens aéreas usando alternativas de comunicação, como videoconferência, plataformas de comunicação empresarial e a Internet. Além disso, como ficou particularmente evidente em 2020, 2021 e 2022 em decorrência da pandemia de COVID-19, condições econômicas desfavoráveis também podem afetar nossa capacidade de aumentar as tarifas para compensar os aumentos de combustível, mão de obra e outras despesas. Em particular, a recente recessão na economia brasileira e a instabilidade política afetaram negativamente os setores com gastos significativos em viagens, incluindo governo, petróleo e gás, mineração e construção. Além das reduções nas taxas de ocupação, a redução dos gastos com viagens de negócios também afeta a qualidade da demanda, resultando em nossa incapacidade de vender tantos bilhetes de alto rendimento.

Apesar dos avanços na contenção da COVID-19 em 2021 e 2022, a pandemia da COVID-19 continua sendo uma situação dinâmica e em constante evolução, com consequências desconhecidas de curto e longo prazo que podem reverter quaisquer melhorias recentes. Não podemos prever como a pandemia global da COVID-19 evoluirá, incluindo novas variantes do vírus ou outras doenças infecciosas, e afetará a demanda por viagens aéreas no Brasil e, consequentemente, nossos resultados operacionais e posição financeira. Embora a demanda por viagens aéreas tenha se recuperado para os níveis pré-pandêmicos, e embora tenhamos aumentado nosso número de voos e nossa capacidade para atender a

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

essa demanda, não há garantia de que novas quedas na demanda ocorrerão no futuro.

Além disso, não podemos prever os acontecimentos macroeconômicos ou seu impacto sobre nós, inclusive a volatilidade da taxa de câmbio e o aumento dos preços dos combustíveis, especialmente no contexto da guerra entre a Rússia e a Ucrânia e a tensão política e social causada pela eleição presidencial de 2022 no Brasil, mas esperamos enfrentar pressões inflacionárias e um aumento acentuado dos preços dos combustíveis em 2022. Especialmente porque talvez não consigamos adiar o pagamento de valores significativos de nossos custos de combustível e provavelmente não conseguiremos ajustar os custos de combustível em nossos preços de passagens, esses aumentos de preços podem nos afetar de forma significativa e adversa. Além disso, o desempenho macroeconômico pode ser afetado negativamente pela turbulência no setor bancário global, após a falência de dois bancos dos EUA e a venda forçada do Credit Suisse em março de 2023.

Qualquer mudança significativa nos mercados financeiros globais ou na economia brasileira, causada por qualquer fator, inclusive pandemias, outros surtos regionais ou internacionais e/ou conflitos militares, turbulência no mercado associada à falência de bancos, fatores internos ou externos que sustentem a inflação persistente, entre outros fatores, podem aumentar as taxas de juros locais de curto e longo prazo, dificultar nosso acesso a novos termos de financiamento favoráveis e emissões de valores mobiliários, bem como afetar nossos planos de crescimento e investimento. Um ambiente econômico cada vez mais desfavorável provavelmente nos afetaria negativamente. Além disso, uma instabilidade significativa dos mercados de crédito, capital e financeiro poderia resultar no aumento de nossos custos de empréstimo, afetando-nos negativamente. Normalmente, financiamos nossas aeronaves por meio de arrendamentos e financiamento de dívidas. É possível que não consigamos continuar obtendo financiamento em termos atraentes para nós, ou de forma alguma. Na medida em que não pudermos obter esse financiamento em termos aceitáveis ou de forma alguma, poderemos ser obrigados a modificar nossos planos de aquisição de aeronaves ou incorrer em custos de financiamento mais altos do que o previsto, o que nos afetaria negativamente e nossa estratégia de crescimento. Esses fatores também podem afetar negativamente nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis e nossa liquidez em geral.

Como o setor aéreo é caracterizado por altos custos fixos e receitas relativamente elásticas, as companhias aéreas não podem reduzir rapidamente seus custos para responder a quedas na receita esperada, o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.

O setor aéreo é caracterizado por baixas margens de lucro bruto; altos custos fixos, como propriedade e leasing de aeronaves, instalações e pessoal da sede, custos de licença do sistema de tecnologia da informação, despesas com treinamento e seguro; e receitas que, em geral, apresentam elasticidade substancialmente maior do que os custos. Os custos operacionais de cada voo não variam significativamente com o número de passageiros transportados e, portanto, uma mudança relativamente pequena no número de passageiros, no preço da tarifa ou no mix de tráfego pode ter um efeito significativo nos resultados operacionais e financeiros.

Esperamos incorrer em custos fixos adicionais, inclusive dívida contratual, à medida que arrendamos ou adquirimos novas aeronaves e outros equipamentos que operamos para implementar nossa estratégia de crescimento ou outros fins. Com base em nossos pedidos firmes atuais, assumimos contratualmente o compromisso de adquirir 144 aeronaves, 112 diretamente dos fabricantes e 32 de arrendadores.

Em função de nossos custos fixos, podemos (i) ter capacidade limitada de obter financiamento

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

adicional; (ii) ser obrigados a dedicar uma parte significativa de nosso fluxo de caixa a custos fixos resultantes de arrendamentos e dívidas de aeronaves; (iii) incorrer em despesas mais altas com juros ou arrendamento caso as taxas de juros aumentem; ou (iv) ter uma capacidade limitada de planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios, no setor de aviação civil em geral e nas condições macroeconômicas gerais. Além disso, a volatilidade nos mercados financeiros globais pode dificultar a obtenção de financiamento para gerenciar nossos custos fixos em termos favoráveis ou de forma alguma.

Como resultado do exposto acima, talvez não consigamos ajustar rapidamente nossos custos fixos em resposta a mudanças em nossas receitas. Um déficit em relação aos níveis de receita esperados pode ter um efeito adverso relevante sobre nós.

Mudanças na estrutura regulatória da aviação civil brasileira podem nos afetar negativamente.

As autoridades brasileiras de aviação monitoram e influenciam os desenvolvimentos no mercado de companhias aéreas do Brasil. Por exemplo, em julho de 2014, a ANAC publicou novas regras que regem a alocação de slots nos principais aeroportos brasileiros, que consideram a eficiência operacional (desempenho pontual e regularidade) como o principal critério para a alocação de slots de decolagem e pouso nos aeroportos brasileiros. As políticas das autoridades aeronáuticas brasileiras, incluindo a ANAC, podem afetar negativamente a Companhia e suas operações.

Além disso, em dezembro de 2018, o ex-presidente brasileiro aprovou a Medida Provisória MP 863/2018, que suspende as restrições à propriedade estrangeira de ações com direito a voto das companhias aéreas brasileiras. Em 17 de junho de 2019, a Medida Provisória MP 863/2018 foi convertida na Lei nº 13.842/2019, alterando o Código Brasileiro de Aeronáutica, e permitiu que 100% das ações com direito a voto de uma empresa pertencessem a estrangeiros. Consulte o "Item 4.B. Visão geral dos negócios - Restrições à propriedade de ações de prestadores de serviços de transporte aéreo".

Para obter uma descrição das mudanças recentes na estrutura regulatória da aviação civil brasileira, consulte o "Item 4.D. Regulamentação - Infraestrutura aeroportuária". Para obter uma descrição das mudanças recentes e da legislação pendente com relação à estrutura regulatória da aviação civil brasileira, consulte o "Item 4.B. Visão geral dos negócios - Legislação pendente".

Alterações no marco regulatório da aviação civil brasileira, incluindo as políticas da ANAC e/ou da INFRAERO, bem como de outras autoridades de supervisão da aviação, incluindo o Código Brasileiro de Aeronáutica, podem aumentar nossos custos e alterar a dinâmica competitiva de nosso setor e podem nos afetar negativamente. Além disso, não podemos garantir que nenhuma das concessões operacionais que possuímos será renovada ou que obteremos novas concessões. Qualquer mudança que exija que dediquemos um nível significativo de recursos à conformidade com as novas regulamentações da aviação, por exemplo, resultaria em gastos adicionais com a conformidade e, consequentemente, nos afetaria negativamente. Operamos em um setor altamente competitivo e as ações de nossos concorrentes podem afetar negativamente nós.

Enfrentamos intensa concorrência em determinadas rotas no Brasil de companhias aéreas regulares existentes, companhias aéreas fretadas e potenciais novos entrantes em nosso mercado e também com relação às nossas unidades de negócios TudoAzul, Azul Cargo e Azul Viagens. Em particular, enfrentamos forte concorrência em um número limitado de rotas e mercados onde nossa rede se sobrepõe à de nossos

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

principais concorrentes. Em 31 de dezembro de 2022, 25% e 15% de nossa rede doméstica se sobrepunham à da Gol e da LATAM, respectivamente. As companhias aéreas aumentam ou diminuem a capacidade nos mercados com base na lucratividade percebida. As decisões de nossos concorrentes que aumentam a capacidade geral do setor ou a capacidade dedicada a uma determinada região, mercado ou rota, bem como quaisquer outras decisões de gestão que aumentem a participação de mercado de um concorrente em potencial, podem ter um impacto adverso relevante sobre nós. Nosso crescimento e o sucesso de nosso modelo de negócios podem estimular a concorrência em nossos mercados por meio do desenvolvimento de estratégias semelhantes por nossos concorrentes. Se esses concorrentes adotarem e executarem com sucesso modelos de negócios semelhantes, poderemos ser afetados negativamente.

Podemos enfrentar uma maior concorrência de participantes existentes e novos no mercado brasileiro. O setor de transporte aéreo é altamente sensível a descontos nos preços e ao uso de políticas de preços agressivas. Mudanças nas práticas, inclusive com relação a taxas de alteração e cancelamento, como resultado da pandemia da COVID-19, levaram a mais mudanças de preços entre nossos concorrentes. Outros fatores, como frequência de voos, disponibilidade de horários, reconhecimento da marca e qualidade dos serviços oferecidos (como programas de fidelidade, salas VIP em aeroportos, entretenimento a bordo e outras comodidades) também têm um impacto significativo na competitividade do mercado. Além disso, as barreiras para entrar no mercado doméstico são relativamente baixas e não podemos garantir que os concorrentes existentes ou novos em nossos mercados não oferecerão preços mais baixos, serviços mais atraentes ou aumentarão a capacidade de suas rotas em um esforço para obter maior participação no mercado. Também podemos enfrentar a concorrência de companhias aéreas internacionais à medida que elas introduzem e expandem os voos para o Brasil. Além da concorrência entre as companhias aéreas regulares e as operadoras de fretamento, o setor aéreo brasileiro enfrenta a concorrência de alternativas de transporte terrestre, como ônibus interestaduais e automóveis. Por fim, o governo brasileiro e os órgãos reguladores podem dar preferência a novos participantes ou apoiar nossos concorrentes, por exemplo, ao conceder novos slots e slots atuais nos aeroportos brasileiros, como ocorreu anteriormente com relação a novos slots no aeroporto de Congonhas.

Além disso, os avanços tecnológicos podem limitar o desejo de viagens aéreas. Por exemplo, novos desenvolvimentos em videoconferências e outros métodos de comunicação eletrônica podem reduzir a necessidade de comunicação pessoal e acrescentar uma nova dimensão de concorrência ao setor, à medida que os viajantes buscam substitutos de menor custo para as viagens aéreas.

Além disso, novos concorrentes podem ter como alvo os parceiros comerciais e membros do TudoAzul ou entrar no setor de marketing de fidelidade. Não podemos garantir que um aumento na concorrência enfrentada pelo TudoAzul não terá um efeito adverso sobre o crescimento de nossos negócios com relação ao TudoAzul ou em geral. Se não formos capazes de nos ajustar rapidamente à natureza mutável da concorrência em nossos mercados ou se o setor de marketing de fidelidade brasileiro não crescer o suficiente para acomodar novos participantes, isso poderá ter um efeito adverso sobre nós.

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

Informações qualitativas e quantitativas sobre risco de mercado

Geral

Risco de mercado é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nos preços de mercado. Quaisquer dessas mudanças podem afetar adversamente o valor de nossos ativos e passivos financeiros ou de nossos futuros fluxos de caixa e lucros.

Os instrumentos derivativos financeiros em aberto nos expõem à perda de crédito na eventualidade de não-cumprimento dos contratos pelas outras partes.

O risco de mercado inclui três tipos de risco: risco de taxa de juros, cambial e de preço de mercadorias. As análises de sensibilidade apresentadas abaixo não consideram os efeitos que essas mudanças adversas podem ter sobre a atividade econômica global, nem considera ações adicionais que podemos tomar para reduzir nossa exposição a essas mudanças.

Risco de taxa de juros

O risco de taxa de juros é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nas taxas de juros do mercado. Nossa exposição ao risco de mudanças nas taxas de juros do mercado se refere principalmente às obrigações de longo prazo (incluindo arrendamentos operacionais e financeiros e demais financiamentos) sujeitas a taxas de juros variáveis.

Risco cambial

O risco cambial é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nas taxas de câmbio. Nossa exposição ao risco de mudanças nas taxas de câmbio se refere principalmente a empréstimos (incluindo arrendamentos financeiros) indexados ao dólar norte-americano (líquido de investimentos em dólares norte-americanos) e nossos títulos da TAP expressos em euros. Além disso, um pouco mais da metade de nossas despesas operacionais podem ser pagas em dólares norte-americanos ou ser afetadas por ele, tais como o combustível de aviação, pagamentos de arrendamento operacional de aeronaves e determinados pagamentos contratuais de manutenção por horas de voo.

Risco de preço de mercadorias

A volatilidade dos preços dos combustíveis de aviação é um dos riscos financeiros mais significativos para companhias aéreas. Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2022, 2021 e 2020, o combustível de aviação representou 45,2%, 32,8% e 21,1%, respectivamente de nossas despesas operacionais. Os preços internacionais do petróleo, determinados em dólares norte-americanos, são voláteis e não podem ser previstos com relevante certidão, uma vez que estão sujeitos a fatores globais, ambientais e geopolíticos. Preços de petróleo podem variar substancialmente. Companhias aéreas geralmente utilizam contratos futuros de petróleo WTI ou óleo de aquecimento para proteção de sua exposição à variação dos preços do combustível de aviação. Procuramos mitigar os efeitos advindos da volatilidade do preço de combustíveis, principalmente através de instrumentos financeiros derivativos ou de contratos de preço fixo executados com a Vibra Energia S.A. (atual denominação da “BR Distribuidora”).

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

Risco de crédito

O risco de crédito é inerente a nossas atividades operacionais e financeiras, e esse risco é representado principalmente em nossas contas a receber e disponibilidades, incluindo depósitos bancários. O risco de crédito associado com nossas contas a receber inclui valores a pagar pelas principais empresas de cartão de crédito, que também têm um risco de crédito igual ou melhor do que nosso risco de crédito, e os das agências de viagens, vendas parceladas e governo, e pessoas físicas e demais entidades.

Risco de liquidez

O risco de liquidez é o risco de não ter recursos líquidos suficientes para atender a nossos compromissos financeiros como resultado de um desencontro no prazo ou no volume entre as receitas e as despesas esperadas.

Análise de sensibilidade

Nossa análise de sensibilidade mede o impacto do risco de taxa de juros, variações cambiais e risco de preço de mercadorias sobre o resultado financeiro, considerando dois diferentes cenários: (i) o cenário adverso, que pressupõe que a respectiva taxa de juros, taxa de câmbio ou preço da mercadoria piorará em 25%; e (ii) o cenário remoto, que pressupõe que a respectiva taxa de juros, taxa de câmbio ou preço da mercadoria piorará em 50%.

Fator de Risco	Instrumento Financeiro	Risco	Para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2022	
			Cenário Adverso	Cenário Remoto
			(em milhares de R$)	
Dívidas e aplicações financeiras	Taxa de Juros	CDI	48.568	24.284
		LIBOR	8.832	4.416
		SOFR	5.389	2.695
Exposição ao Euro (posição ativa)	Taxa de câmbio	Diminuição da taxa de câmbio do euro	185.274	370.548
Exposição ao dólar norte-americano (posição passiva)	Taxa de câmbio	Aumento da taxa de câmbio do dólar norte-americano	5.753.616	11.507.233
Combustível das aeronaves	Custo por litro	Diminuição do preço de combustível de aviação QAV	1.640.322	3.280.644

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Somos parte em diversos processos administrativos e judiciais decorrentes do desenvolvimento de nossas atividades. Tais processos dizem respeito, principalmente, a demandas de natureza cível, tributária e trabalhista. Nossas provisões são registradas conforme os regramentos contábeis, sendo constituídas provisões para processos avaliados por nossos consultores jurídicos com chance de perda provável.

O critério de relevância adotado para descrição dos processos judiciais e administrativos neste Formulário de Referência foi a existência: de processos judiciais e/ou administrativos que, independentemente do valor de causa, possam vir a causar impacto financeiro relevante para a Companhia e/ou possam vir a impactar adversamente a nossa imagem, nossas estratégias ou, de maneira relevante, as nossas atividades.

Contingências Trabalhistas

Em 31 de dezembro de 2022, nós e nossas controladas figurávamos como parte em diversos processos trabalhistas. Destas reclamações, foram estabelecidas provisões para contingências trabalhistas de R$ 121.842.680,61.

Destacamos como relevante o seguinte processo:

1. Processo nº 0000204-96.2017.5.10.0017 (Ação Civil Pública)	
Juízo	17ª Vara do Trabalho de Brasília/DF - Justiça do Trabalho da 10ª Região/DF
Instância	1ª
Data de Instauração	22/02/2017
Partes no Processo	Autor: Ministério Público do Trabalho - 10ª Região Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Obrigações de fazer e não fazer relacionadas com jornada de trabalho e pagamento de indenização por danos morais coletivos de R$ 65,8 milhões.
Principais Fatos	Trata-se de Ação Civil Pública, ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho ("MPT") contra a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., requerendo, em síntese, que a Companhia: (a) seja proibida de exigir mais de duas horas extras por dia de trabalho; (b) conceda intervalo de 11 horas entre dois expedientes de trabalho; (c) conceda um descanso semanal remunerado de 24 horas; (d) conceda folgas aos domingos uma vez a cada três semanas para os homens e uma vez a cada 15 dias para as mulheres; (e) conceda intervalo para refeição e descanso; e (f) registre os horários de entrada, saída e intervalos. O MPT requer que as obrigações acima sejam impostas sob pena de multa de R$ 5.000,00 por irregularidade (ainda que mais de uma irregularidade seja verificada em relação a uma mesma pessoa). O MPT requer, ainda, que tais obrigações sejam deferidas em caráter liminar, para que as obrigações sejam impostas antes de uma decisão definitiva no processo, bem como que seja a empresa condenada a efetuar pagamento a título de indenização por danos morais coletivos no valor de R$ 65,8 milhões. A liminar requerida pelo MPT não foi concedida e a ação foi julgada parcialmente procedente em primeira instância condenando a Companhia ao

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	pagamento de R$ 500.000,00. Tanto a Companhia quanto o Ministério Público do Trabalho recorreram da decisão e o processo encontra-se pendente de julgamento do recurso no Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região. A probabilidade de perda ainda é avaliada como possível pelos assessores jurídicos da Companhia, no entanto, no valor da condenação.
Resumo das decisões de mérito proferidas	A liminar foi negada pela Justiça do Trabalho. Em primeira instância, a ação foi julgada procedente em parte, a fim de condenar a Azul para se abster de manter os empregados trabalhando durante o intervalo intrajornada e pagar indenização moral coletiva no valor de R$ 500.000,00. Os recursos ordinários interpostos pela Companhia e pelo Ministério Público do Trabalho encontram-se pendentes de julgamento pelo Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região.
Estágio do processo	Fase recursal – 2ª Instância.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Montante envolvido considerado relevante, além das consequências práticas em caso de julgamento procedente do processo.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Caso o processo seja julgado procedente, a Companhia poderá ser condenada ao cumprimento das obrigações de fazer e não fazer, sob pena de aplicação de multas por descumprimento, e pagamento de indenização por danos morais coletivos, o que poderá gerar impactos operacional e financeiro relevantes para a Companhia.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Contingências Tributárias

Em 31 de dezembro de 2022, figurávamos como parte em diversos processos judiciais e administrativos de natureza tributária. Destes processos, foram estabelecidas provisões para contingências tributárias de R$ 263.494.511,16.

Desses processos, alguns discutem, no âmbito administrativo e judicial, o pagamento do adicional de 1% da COFINS na importação de aeronaves, simuladores de voos, partes e peças. Conforme avaliado por nossos advogados internos e externos, temos chances de perda provável neste tema, em virtude do julgamento desfavorável no RESp nº 1926749/MG, ainda não transitado em julgado, mas com baixas chances de reversibilidade, motivo pelo qual efetuamos provisões contábeis.

Além dos processos em que se discute o pagamento do adicional de 1% da COFINS na importação de aeronaves, simuladores de voos, partes e peças, também são consideradas relevantes as seguintes ações:

1. Processo nº 10830.720817/2013-10	
Juízo	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF
Instância	2ª Instância Administrativa
Data de Instauração	20/02/2013
Partes no Processo	Polo Ativo: Secretaria da Receita Federal do Brasil Polo Passivo: TRIP - Linhas Aéreas S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 7.379.344,51
Principais Fatos	Auto de Infração lavrado em razão da suposta: (i) Ausência de adição de variações cambiais passivas, decorrentes de contratos de leasing financeiro registrados no passivo ao demonstrativo de apuração do Regime Tributário de Transição ("RTT"); (ii) Amortização de ágio/"goodwill" em desacordo com a legislação; e (iii) Exclusão indevida no demonstrativo de apuração do RTT de serviços de manutenção, partes e peças utilizadas para a reforma de aeronaves pertencentes a terceiros. Atualmente o processo aguarda julgamento de Recurso de Ofício pelo CARF.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Êxito parcial em 1ª instância administrativa, com o reconhecimento da legalidade da compensação dos prejuízos fiscais, tendo cancelado as exigências de IRPJ, CSLL, respectiva multa de ofício de 75% e juros (SELIC).
Estágio do processo	Aguardando julgamento no CARF (2ª instância administrativa)
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido em relação à TRIP.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Caso não pague espontaneamente, estará sujeito à ação de execução a ser proposta pelo Fisco. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda.

2. Processo nº 16561.720058/2014-61	
Juízo	Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil
Instância	2ª Instância Administrativa
Data de Instauração	17/06/2014
Partes no processo	Polo Ativo: Secretaria da Receita Federal do Brasil Polo Passivo: Azul S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 6.593.261,93
Principais Fatos	Auto de Infração lavrado para cobrança de débitos de IRPJ e CSLL decorrentes de lucros e rendimentos auferidos no exterior. Aguarda-se julgamento de recurso pelo CARF.
Resumo das decisões de mérito proferidas	A DRJ indeferiu a manifestação, alegando falta de evidências para demonstrar válida a compensação de prejuízos acumulados, sendo impetrado recurso e submetido ao CARF pelo contribuinte.
Estágio do processo	Aguarda-se julgamento de recurso pelo CARF
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Caso não pague espontaneamente, estará sujeito à ação de execução a ser proposta pelo Fisco. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda.

3. Processo nº 1036847-43.2021.8.11.0041	
Juízo	Núcleo de Justiça Digital de Execuções Fiscais Estaduais do Tribunal de Justiça de Mato Grosso
Instância	1ª Instância Judicial
Data de Instauração	01/10/2021
Partes no processo	Polo Ativo: Estado do Mato Grosso Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 15.624.630,94

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Principais Fatos	Execução fiscal que visa a cobrança do ICMS sobre operações de transferência de bens do ativo imobilizado e de uso e consumo entre filiais da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Apresentada exceção de pré-executividade para a extinção da execução fiscal, em virtude dos créditos tributários exigidos estarem com exigibilidade suspensa, em virtude de decisão exarada no Mandado de Segurança nº 1025502-22.2017.8.11.0041. Aguardando sentença.
Resumo das decisões de mérito proferidas	O Estado de Mato Grosso reconheceu a cobrança de valores com exigibilidade suspensa e pediu a extinção do processo.
Estágio do processo	Aguardando trânsito em julgado
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda.

4. Processo nº 15746.721435/2022-69	
Juízo	Delegacia Regional de Julgamento – DRJ
Instância	1ª Instância Administrativa
Data de Instauração	31/10/2022
Partes no Processo	Polo Ativo: União Federal Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 110.597.994,36 (atualizado)
Principais Fatos	Auto de Infração lavrado em razão da suposta inconsistência na base de cálculo da Desoneração na Folha (CPRB), do período de janeiro/2018 a agosto de 2018.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não existem decisões proferidas
Estágio do processo	Aguardando julgamento em 1ª instância.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Caso não pague espontaneamente, estará sujeito à ação de execução a ser proposta pelo Fisco. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda.

5. Processo nº 15746.721436/2022-11	
Juízo	Delegacia Regional de Julgamento – DRJ
Instância	1ª Instância Administrativa
Data de Instauração	31/10/2022
Partes no Processo	Polo Ativo: União Federal Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 116.526.570,59 (atualizado)
Principais Fatos	Auto de Infração lavrado para fins de prevenção de decadência. Alegação de suposta impossibilidade de pagamento da Desoneração da folha no período de setembro/2018 a dezembro/2018. A empresa possui liminar ativa autorizando o recolhimento pela desoneração na folha no período objeto da autuação (Mandado de Segurança nº 1012674-80.2018.4.01.3400).
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não existem decisões proferidas
Estágio do processo	Aguardando julgamento em 1ª instância.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Caso não pague espontaneamente, estará sujeito à ação de execução a ser proposta pelo Fisco. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Contingências Cíveis

Em 31 de dezembro de 2022, nós e nossas controladas figurávamos como parte em ações de natureza cível e processos administrativos. Das ações de natureza cível, diversas são classificadas com chances prováveis de perda, havendo uma provisão para contingências cíveis de R$ 107.980.109,26.

Para ações relacionadas a processos judiciais perante o Juizado Especial Cível - JEC, classificadas com chances de perda possível ou provável, nossa política de provisionamento é baseada em critérios fixos e pré-estabelecidos, estimados com base em informações históricas de sinistros semelhantes. A apuração dos valores em discussão é feita com base no valor que o autor atribuiu a tal disputa e o respectivo pedido, (sujeito ao limite de R$ 5.000,00 por autor). Como resultado dessa política de provisionamento, sujeita à possibilidade de revisão por nosso jurídico interno durante o curso desses processos, os valores provisionados podem não corresponder aos valores efetivamente em discussão.

Outrossim, com exceção das ações relacionadas a processos judiciais perante o Juizado Especial Cível - JEC, nossa política de provisionamento, baseada em eventos passados e considerando a probabilidade de saída de recursos, baseou-se informações históricas de sinistros semelhantes e estimou contabilmente o valor dessas obrigações, sujeitas à possibilidade de revisão por nosso jurídico interno durante o curso desses processos, motivo pelo qual os valores provisionados podem não corresponder aos valores efetivamente em discussão.

Dentre as ações de natureza cível acima mencionadas, consideramos relevantes:

1. Processo nº	0151682-86.2006.8.26.0100
Juízo	13ª Vara Cível do Fórum Central da Comarca de São Paulo/SP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	15/05/2006
Partes no processo	Autor: Massa Falida do Banco Santos S.A. Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$1.643.629,29 (valor histórico)
Principais Fatos	Trata-se de Ação de Execução de Título Judicial decorrente de Ação Monitória envolvendo o contrato de limite de crédito em conta corrente firmado entre as partes. A Ação Monitória foi julgada parcialmente procedente. Ambas as partes interpuseram recurso de apelação e o recurso do Autor foi provido. Após apresentação de Recurso Especial pela Azul, os autos retornaram à origem para execução do julgado. Assim, em 30/04/2013, o Banco Santos requereu a execução no importe de R$ 6.479.411,55. A Azul interpôs Agravo de Instrumento em 05/06/2013, o qual foi negado provimento. Em 18/12/2013 foi protocolada impugnação à execução com pedido de efeito suspensivo, considerando o excesso da execução, tendo sido depositado em juízo o valor incontroverso. Negado pedido de efeito suspensivo, autos foram remetidos à Contadoria judicial em 24/06/2016. Houve levantamento do valor incontroverso pelo Banco Santos, em que pese o Agravo de Instrumento provido interposto pela Azul. Laudo pericial juntado aos autos, ao qual a Azul apresentou impugnação em 29/08/2019 requerendo esclarecimentos complementares pelo perito. Em 19/08/2021 a Azul protocolou impugnação acerca dos esclarecimentos periciais, requerendo a realização de nova

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	perícia. Em 30/11/2021, houve o encaminhamento de certidão de intimação do perito, atendendo determinação judicial. Em 31/12/2021: Aguardando manifestação do perito acerca dos esclarecimentos complementares solicitados pela Azul. Em 07/06/2022: Houve nova intimação do perito. Em 15/03/2023: O processo está aguardando manifestação do perito, acerca da manifestação da Companhia, apresentada em 13/02/2023.
Resumo das decisões de mérito proferidas	A Ação Monitória foi julgada parcialmente procedente. Ambas as partes interpuseram recurso de apelação e o recurso do Autor foi provido. Após apresentação de Recurso Especial pela Azul, os autos retornaram à origem para execução do julgado.
Estágio do processo	Aguardando manifestação do perito.
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R$ 15.165.391,95, na data base 31/03/23.

2. Processo nº 0046953-80.2016.4.01.3400	
Juízo	13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	10/08/2016
Partes no processo	Autor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e TAM Linhas Aéreas S.A. Réu: Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 9.720.323,00 (valor histórico)
Principais Fatos	Trata-se de ação anulatória de multa aplicada pelo CADE pela suposta intempestividade na notificação de contratos de *codeshare* firmados entre as empresas TOTAL (posteriormente incorporada pela TRIP) e TAM, e TRIP e TAM. A penalidade foi aplicada, em junho de 2016, solidariamente à Azul (sucessora da TRIP) e à TAM, compreendendo multa e taxas administrativas para cada um dos contratos que supostamente deveriam ter sido notificados, no valor total de R$ 9.720.323,00. Em outubro de 2016 foi deferida tutela antecipada para suspender o crédito do CADE, mediante a apresentação de seguro garantia pelas partes. Em outubro de 2019 foi prolatada sentença julgando a ação parcialmente procedente. O juiz concluiu que (i) a multa por intempestividade não seria devida, levando em conta que o próprio CADE concluíra que os contratos não representavam risco à concorrência; (ii) as taxas para cada um dos contratos seriam devidas. Em março de 2020 as autoras interpuseram um recurso de apelação, requerendo a reforma parcial da sentença para afastar também a cobrança das taxas, bem como a concessão de efeito suspensivo, a qual foi deferida.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	Em abril, o CADE interpôs recurso de apelação. As autoras apresentaram contrarrazões em julho de 2020 e o CADE em agosto de 2020. O processo foi remetido para o TRF1 e distribuído por dependência ao desembargador federal Souza Prudente. Em maio de 2021 o MP juntou parecer. Em sua manifestação, o parquet opinou "pelo provimento do apelo do CADE, reconhecendo-se como devida a multa imposta; pelo provimento do apelo da TAM/Azul, para afastar a cobrança das taxas". Em junho de 2021, TAM e Azul juntaram manifestação sobre o parecer do MP, reiterando as alegações de suas apelações no sentido de não aplicação da multa por intempestividade. Em setembro de 2021, a Azul juntou petição requerendo a substituição da apólice de seguro garantia. Em 11.10.2022, foi publicada a intimação de pauta com a informação de que o processo foi incluído na sessão de julgamento do dia 30.11.2022. O caso foi julgado na sessão de 30.11.2022 e teve o seguinte resultado: dou parcial provimento à remessa necessária e à apelação do CADE, para reformar a sentença monocrática e julgar improcedente o pedido relativo à multa administrativa imposta. *"Dou parcial provimento à apelação das promoventes, para reformar a sentença e julgar procedente o pedido de exclusão da condenação ao pagamento de 17 taxas processuais adicionais, assim como para determinar a divisão equânime entre as partes da verba honorária, ante a sucumbência recíproca, fixada em 8% sobre o proveito econômico obtido (R$ 1.445.000,00), a teor do art. 85, §§2º e 3º, II, do CPC vigente."* Em 10.02.2023, o processo foi concluso para o desembargador relator Antonio de Souza Prudente, após a oposição de Embargos de Declaração pelo CADE, assim como pela Azul e pela Latam.
Resumo das decisões de mérito proferidas	
Estágio do processo	Atualmente o processo encontra-se na fase instrutória, tendo sido proferido – mas não publicado - despacho intimando as partes a apresentarem réplica.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R$ 7.657.670,46 (valor histórico) - Em caso de perda, a Azul estará sujeita à execução da garantia, bem como pagamento de honorários entre 5 e 8% do valor atualizado da ação, devidos solidariamente com a TAM.

3. Processo nº	1009166-97.2021.8.26.0068
Juízo	5ª Vara Cível da Comarca de Barueri/SP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 25/06/2021 (Reconvenção: 31/08/2021)

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Partes no processo	Ação Movida pela AZUL: Autor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Réu: Interiors Service - Serviços Aeronáuticos Ltda. – EPP Reconvenção: Autor: Interiors Service - Serviços Aeronáuticos Ltda. – EPP Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação Movida pela AZUL: R$ 646.186,61 Reconvenção: R$ 6.096.529,30
Principais Fatos	Trata-se de ação declaratória de inexigibilidade de débito com condenação por descumprimento contratual, cumulada com cancelamento de protesto e pedido de tutela antecipada movida pela AZUL em face da INTERIORS em razão de ter sido responsabilizada, reiteradamente, em ações trabalhistas da demandada, embora o contrato fosse claro em excluir a responsabilidade da AZUL nessa questão. Em razão disso, uma nota de prestação de serviços foi parcialmente retida para compensar o pagamento de débito trabalhista arcado pela AZUL, o que levou a uma troca de notificações e fulminou pelo abandono na prestação de serviços por parte da INTERIORS, que por sua vez, protestou todas as notas pendentes e não vencidas. Assim, a AZUL moveu a presente ação para que INTERIORS seja responsabilizada pelos valores arcados pela AZUL, e que esses valores sejam compensados nas faturas protestadas. Nossa tutela foi deferida e os protestos baixados. A INTERIORS apresentou contestação e reconvenção na qual pleiteia a condenação em R$ 6.096,529,30. A AZUL apresentou contestação à reconvenção, demonstrando que não houve descumprimento contratual. Ainda, a AZUL apresentou réplica em peça apartada da contestação, impugnando os fundamentos da contestação da INTERIORS. Com a apresentação da réplica e concordância das partes, o processo foi remetido para o CEJUSC, com designação da audiência de conciliação em 06/10/2022, a qual resultou em inexitosa. Em 10/10/2022 – Azul requer o indeferimento do pedido de justiça gratuita, sendo a INTERIORS intimada a realizar o pagamento das custas processuais equivalentes. Em 09/11/2022: a Interiors Service se manifesta sobre os Embargos de Declaração opostos pela AZUL, indicando assistente técnico e quesitos. Em 17/11/2022 - Proferida decisão dos Embargos de Declaração opostos pela parte autora, sobre omissões na decisão proferida nas fls. 7516/7521. Em 07/03/2023: Houve a juntada do acórdão que negou provimento ao AI interposto pela Azul, sobre o deferimento da justiça gratuita à empresa ré. Em 11/04/2023 - O perito contábil se manifestou solicitando que as partes apresentem a documentação remanescente para a elaboração do laudo pericial. Em 02/05/2023: A Azul informou ao Juízo que já apresentou a documentação solicitada.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não não houve o julgamento da ação.
Estágio do processo	Não houve alteração processual. Estamos aguardando o laudo da perícia contábil.
Chance de perda	Provável

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto Financeiro.

4. Processo nº	0601670-85.2022.8.04.6300
Juízo	1ª Vara Cível da Comarca de Parintins/AM
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 05/05/2022
Partes no processo	Autor: Defensoria Pública do Estado do Amazonas Réu: Azul Linha Aéreas Brasileiras S.A. e outros
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 2.000.000,00 (valor histórico)
Principais Fatos	Trata-se de Ação Civil Pública movida pela DPE/AM através da qual alega, que após o anúncio do Festival de Parintins, que historicamente ocorre no último final de semana do mês de junho, houve um aumento irrazoável e significativo do valor das passagens aéreas com destino à Parintins, o que pode causar lesão aos direitos dos consumidores. Prossegue, aduzindo que deu início ao Procedimento de Apuração de Dano Coletivo (PADC), que foi respondido pelas Rés "basicamente" com o argumento de que o aumento ocorre em "vista o Regime da Liberdade Tarifária vigente no ordenamento jurídico brasileiro, o que supostamente autorizaria as empresas a estabelecer o preço da passagem aérea de acordo com sua conveniência e oportunidade, bem como seguindo a lógica da lei da oferta e demanda". Para comprovação do alegado, colacionou tabelas de valores que teriam sido retirados do website das Cias. Aéreas Rés, indicando variações de 300 a 900% dos valores que entende como "correto", de tarifas praticadas antes e depois das datas do Festival. Em vista disso, formulou pedido de tutela antecipada, para que "a partir do dia 15/06/2022 até o dia 30/06/2022 pratiquem preço das passagens consistente com a média dos 5 (cinco) meses anteriores a junho/2022". Em 11/07/2022: Decisão proferida, com indeferimento do pedido de antecipação da tutela. Após a apresentação de contestação pelas Partes, os autos permanecem conclusos desde 06.12.2022.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve o julgamento da ação.
Estágio do processo	Concluso para decisão.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é	Valor envolvido e matéria discutida.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

considerado relevante	
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro.

4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes

O valor total provisionado dos processos Trabalhistas, Tributários e Cíveis não sigilosos, em 31 de dezembro de 2022, é de R$ 500.727.301,00.

4.6 Processos sigilosos relevantes

Em 31 de dezembro de 2022, uma das subsidiárias da Companhia figurou como parte no processo sigiloso indicado a seguir:

Procedimento Arbitral nº	51/2021/SEC5CAM-CCBC
Valor envolvido	R$ 60.000.000,00
Análise do impacto em caso de perda	Em caso de decisão desfavorável, haverá desembolso com custas e despesas incorridas com o procedimento arbitral, bem como eventuais valores decorrentes de pleitos reconvencionais a serem calculados em sede de liquidação de sentença.

4.7 Outras contingências relevantes

Não existem outras contingências relevantes que não tenham sido divulgadas.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

5. POLÍTICA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

5.1. Em relação aos riscos indicados nos itens 4.1 e 4.3, informar:

A. Se o emissor possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais o emissor não adotou uma política.

A Companhia possui uma Política de Gestão de Riscos Corporativos formalizada, elaborada durante o ano de 2021 pela gerência de Riscos e Compliance, revisada pela Diretoria Jurídica e aprovada em 05 de maio de 2022 pelo Conselho de Administração. Esta política se aplica a todos os macroprocessos e operações de negócios da Azul e está disponível em nosso website, na página de Relações com Investidores (https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/).

A Política de Gestão de Riscos Corporativos compõe a relação de políticas internas de Compliance da Azul, alinhadas com o nosso Programa de Integridade, que está baseado nos Princípios de Governança Corporativa e Leis Anticorrupção brasileiras e estrangeiras. Este programa apoia todas as áreas da Companhia na identificação e prevenção de riscos, implementação de controles internos, melhoria de processos e investigação de incidentes e conta com uma agenda para revisão anual do Código de Ética e Conduta da Azul, Campanhas de Comunicação e Treinamentos, e monitoramento da aplicação e conformidade das políticas e procedimentos, em nossos processos e atividades do negócio e nas relações profissionais de nossos Tripulantes.

B. Os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos, quando houver, incluindo: (i) os riscos para os quais se busca proteção; (ii) os instrumentos utilizados para proteção; (iii) e a estrutura organizacional de gerenciamento de riscos.

A Política de Gestão de Riscos Corporativos da Azul tem por objetivo estabelecer as principais diretrizes, princípios e responsabilidades relacionadas ao gerenciamento de Riscos Corporativos, além de fornecer orientação para as áreas de negócios nos processos de identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação dos Riscos e oportunidades, aos quais a Companhia possa estar exposta, aumentando a transparência das informações internamente e para seus *stakeholders*.

A Companhia utiliza para a estrutura de gestão de Riscos, o modelo das três linhas de defesa proposto pelo Instituto de Auditores Internos - (IIA 2020), elaborado com o propósito de esclarecer os papéis e responsabilidades relacionados às atividades da gestão de Riscos e Controles. Os critérios para a gestão de Riscos Corporativos da Azul são baseados nas metodologias da ICAO (International Civil Aviation Organization), COSO-ERM (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management) e ISO 31000.

Os potenciais Riscos Corporativos identificados são documentados por meio de um Dicionário de Riscos, e são classificados e categorizados em uma linguagem comum, considerando suas características:

- **Risco Estratégico:** Consiste nos Riscos associados às decisões estratégicas da Alta Administração da Companhia que, por eventos de variações no ambiente interno e externo (políticas, tecnológicas, econômicas, sociais, entre outras), possam impactar sua capacidade ou habilidade de proteger-se ou adaptar-se às mudanças do ambiente em que se encontra inserida.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

- **Risco Socioambiental:** Potenciais danos ao meio ambiente e sociedade, motivados pelas atividades da Companhia, gerando um impacto a proteção da saúde humana, cultural ou ambiental.

- **Risco Crédito:** Consiste no Risco de perdas recorrentes por inadimplência de clientes e parceiros (agências de viagens, agência de marketing, representantes).

- **Risco Liquidez:** Ausência da disponibilidade de recursos suficientes em caixa para cumprir com as obrigações do passivo da Companhia, como empréstimos, financiamentos, debêntures, salários, provisões, encargos sociais a recolher, contas a pagar e outros passivos. Também pode estar relacionado a dificuldade de resgatar recursos investidos, sem que percam o seu valor.

- **Risco Mercado:** Possibilidade de perdas que podem ser ocasionadas por mudanças no comportamento das taxas de juros, do câmbio, dos preços de ações e *commodities*.

- **Risco Operacional:** Possíveis perdas de eficiência e/ou eficácia nas operações da Companhia, devido inadequação aos processos internos, políticas, pessoas ou sistemas, que podem resultar em acidentes ou prejuízos financeiros.

- **Risco Regulamentar:** Exposição a penalidades legais, que possam gerar perdas financeiras ou de imagem, devido à não adequação a leis ou regulamentos externos e internos (inclusive suas atualizações) que delimitam a atuação do setor, como a *Lei Sarbanes-Oxley* (SOX), Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD - Lei n. 13.709/2018), Lei Anticorrupção (Lei 12.846/2013), dentre outras.

- **Risco Cibernético/Tecnológico:** Ameaças que visam explorar as vulnerabilidades da Companhia, e que possam resultar no vazamento de informações ou dados pertencentes a ela. Como por exemplo, dados de pessoas físicas (Clientes ou Tripulantes) e jurídicas (Fornecedores, Terceiros ou da própria Companhia), ou informações comerciais e sensíveis. Impactando a confidencialidade, integridade e disponibilidade.

A Política está estruturada de forma a garantir um gerenciamento adequado dos Riscos que, uma vez identificados e categorizados, passam pelas etapas de:

- **Avaliação do Risco:** processo utilizado como base, para definição através da metodologia que utilizada os graus de Impacto e Probabilidade, da materialização de um Risco.

- **Tratamento do Risco:** processo dinâmico e contínuo, que após a mensuração, é direcionado ao tratamento necessário com base nas análises do limite aceitável para a exposição da Companhia ao Risco. As estratégias traçadas junto às áreas de negócio serão registradas na Matriz de Riscos Corporativos como um Plano de Ação/Controle. Estes controles devem reduzir a exposição ao Risco Identificado, conduzindo-o ao Risco Residual.

- **Monitoramento do Risco:** para que o gerenciamento de Riscos seja efetivo, os responsáveis (Risco e Processo) pelos controles devem acompanhar os Riscos de forma contínua. O desempenho e os resultados do processo, devem ser analisados periodicamente pelos gestores das áreas, de maneira a identificar possíveis correções ou mudanças que impactam os planos de ações e, periodicamente, pela Auditoria Interna.

C. Adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política adotada.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

A Azul entende que seu ambiente de controles internos apresenta um elevado grau de confiança e está preparado para prevenir e detectar fraudes. Os esforços da Companhia têm sido constantemente direcionados ao aprimoramento de seus processos e controles, sempre visando a segurança e mitigação de riscos na execução das atividades do negócio.

A Azul possui uma Gerência de Auditoria Interna que avalia, durante as etapas de Certificação SOX (Sarbanes-Oxley), o ambiente de controles internos a nível da entidade a fim de assegurar a governança da gestão de Riscos de negócios da Companhia, em linha com a Política de Gestão de Riscos Corporativos. O objetivo da avaliação é fornecer segurança e confiabilidade das demonstrações financeiras. Adicionalmente, a Auditoria Interna da Companhia realiza auditorias operacionais visando o bom andamento dos processos e controles. Todo o trabalho da auditoria é reportado e aprovado periodicamente pelo Comitê de Auditoria Estatutário da Azul.

5.2 Descrição dos controles internos

As áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna são responsáveis pelo mapeamento dos riscos corporativos, avaliação da exposição e definição dos controles internos. Essas áreas fornecem segurança razoável para os Executivos, Conselheiros e mercado em relação à confiabilidade de nossas demonstrações financeiras, com o cumprimento das leis e regulamentações e otimização das operações.

a. As principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

A Administração, por meio das áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna, adota, como modelo para avaliar o ambiente de controles internos, as referências a boas práticas de Governança Corporativa estabelecidas pelos padrões e metodologias do "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" (COSO), nas regulamentações do "*Public Company Accounting Oversight Board*" (PCAOB) e nas normas emitidas pelo "Instituto dos Auditores Internos do Brasil" (IIA).

A Administração definiu Diretores não-estatutários responsáveis para os principais processos da Companhia que, em conjunto com as áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna, executam procedimentos de atualização das matrizes de riscos e controles, análise do desenho dos controles e os testes de efetividade. Todos os procedimentos são documentados e os resultados discutidos com os Diretores não estatutários. Em caso de identificação de fragilidades ou ineficiências, são reportadas recomendações de melhoria e a necessidade de apresentação de um plano de ação por parte da área para implementar as devidas correções. O andamento do plano de ação também é acompanhado pelas áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna, a fim de garantir efetividade na mitigação dos riscos relacionados aos processos.

A Administração entende, ainda, que os controles internos da Companhia são suficientes e pertinentes, dado o tipo de atividade e o volume de transações que a Companhia opera. Adicionalmente, a Administração ressalta que está trabalhando no aprofundamento, revisão e melhoria contínua de seus processos, e na implementação de novas ferramentas para revisão e aprimoramento dos controles internos.

Em razão de suas limitações inerentes, os controles internos sobre as demonstrações contábeis podem não impedir ou não detectar erros. Da mesma forma, projeções de uma avaliação da eficácia do controle interno para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles venham a se tornar inadequados por conta de mudanças nas condições, ou que o grau de adesão às políticas e aos procedimentos venha a se deteriorar.

A Administração da Companhia avaliou a eficácia dos controles internos relativos à elaboração das demonstrações financeiras para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2022, de acordo com a *Section* 404 da Lei Sarbanex-Oxley, onde foram identificadas fraquezas

5.2 Descrição dos controles internos

materiais, descrita no item “5.2-d” deste Formulário de Referência. No entanto, essas deficiências não comprometeram as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022. As providências a serem tomadas para remediar a fraqueza e deficiência apontadas estão descritas na seção “5.3-e”.

b. As estruturas organizacionais envolvidas

A Vice-Presidência Financeira é a principal estrutura responsável pelas demonstrações financeiras, com suporte direto da Controladoria na elaboração dos documentos, a fim de garantir a adoção de boas práticas de controles internos.

As áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna realizam o mapeamento e a atualização dos controles junto às áreas de negócios e de tecnologia, de acordo com a avaliação dos riscos que possam impactar as demonstrações financeiras.

A área de Auditoria Interna realiza testes específicos de auditorias operacionais do plano de auditoria anual aprovado e acompanhado pelo Comitê de Auditoria Estatutário.

O resultado da avaliação dos nossos controles internos é apresentado ao Comitê de Auditoria Estatutário, que monitora as evoluções e ações adotadas junto à Administração.

c. Se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A eficiência dos controles internos sobre os nossos relatórios contábeis é supervisionada pelo Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores.

São realizadas constantemente reuniões com os Diretores não-estatutários responsáveis para atualizá-los com os resultados dos testes e acompanhamento dos planos de ação.

As equipes de Auditoria Interna e de Controles Internos apresentam frequentemente ao Comitê de Auditoria Estatutário o cenário do funcionamento dos controles internos, detalhando os principais processos e controles com fragilidades e deficiências, assim como o andamento dos planos de ação para as correções aplicáveis.

d. Deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado ao emissor pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente

Os auditores externos da Companhia conduziram a avaliação dos controles internos da Companhia, em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras para o exercício findo

5.2 Descrição dos controles internos

em 31 de dezembro de 2022. No contexto do relatório emitido pelos auditores, foram reportadas fraquezas materiais relacionadas à identificação, desenho e execução de controles relevantes nos controles gerais de tecnologia da informação ("ITGC") e informações produzidas pela entidade que suportam a data usada para transações rotineiras e não rotineiras de negócios e de controles de processos de reportes financeiros.

Todas as deficiências foram apresentadas pelos auditores independentes da Companhia aos membros do Comitê de Auditoria Estatutário, e essas deficiências não afetaram materialmente as demonstrações financeiras, pois diversas ações de remediação foram implementadas. Consequentemente, não foram identificados impactos materiais nas demonstrações financeiras do exercício social findo em 31 de dezembro de 2022.

e. Comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

A administração da Companhia tomou ciência do relatório emitido pelos auditores independentes sobre os controles internos da Companhia relacionados ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, e está comprometida em reavaliar e implementar, ao longo do exercício de 2023, medidas para mitigar ou eliminar as fraquezas materiais identificadas.

Durante o ano de 2022, a administração conseguiu promover a automação de aproximadamente 64% dos controles relacionados à concessão, revisão e revogação de acesso aos nossos sistemas, treinar mais de 400 funcionários nos conceitos de controles internos e revisar e atualizar aproximadamente 61% de toda a nossa matriz de controle, que compreendia 370 controles chaves. No total, corrigimos 85% dos controles ineficazes relatados em 31 de dezembro de 2021.

Em 2023, estamos comprometidos em continuar aprimorando nossos processos de controles internos e revisaremos diligentemente nossos controles e procedimentos de TI e controles internos para garantir nossa conformidade com os requisitos da Lei Sarbanes-Oxley e com as regras correlacionadas, promulgadas pela SEC. Assim, pretendemos implementar as ações corretivas apropriadas para mitigar o risco de erros futuros em nossas demonstrações financeiras consolidadas, que podem incluir o envolvimento de partes externas.

5.3 Programa de integridade

Em relação aos mecanismos e procedimentos internos de integridade adotados pelo emissor para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira, informar:

a. se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública:

(i) os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados pelo emissor, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas, procedimentos e as práticas são adaptadas

O Programa de Integridade Azul estabelece diretrizes para o cumprimento de comportamentos éticos e transparentes em todas as relações profissionais da Companhia, promovendo uma cultura de integridade com base em nossos valores e no Código de Ética e Conduta, e apoia as áreas da Companhia na identificação e prevenção de riscos, implementação de controles internos, melhorias de processos e investigações de incidentes com o objetivo de prevenir e combater atos ilícitos.

A Azul é comprometida com as leis de prevenção e combate à corrupção e à lavagem de dinheiro, em especial a Lei Anticorrupção Brasileira de nº 12.846/13, assim como a Lei nº 9.613/98, que dispõe sobre os crimes de lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores. A Companhia não tolera condutas antiéticas, sobretudo se estas envolverem atos de corrupção ou quaisquer outros que possam lesar a administração pública, nacional ou estrangeira.

No dia 05 de novembro de 2021, o Comitê de ESG aprovou a Política Anticorrupção da Companhia, que está disponível no website de Relações com Investidores (https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/).

A Política Anticorrupção possui diretrizes para os seguintes temas: Vantagem Indevida, Pagamentos de Facilitação, Pagamentos a Terceiros, Relacionamento com Fornecedores e Parceiros de Negócios, Cláusula Anticorrupção, Brindes, Presentes, Entretenimento e Outras Vantagens, Doações e Contribuições Políticas.

As políticas e práticas são avaliadas de forma contínua e atualizadas sempre que houver alterações nas legislações aplicáveis ou identificação de novos riscos.

(ii) as estruturas organizacionais envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, órgãos do emissor a que se reportam, e os mecanismos de garantia da independência de seus dirigentes, se existentes

A Azul possui a área de Riscos e *Compliance*, que visa assegurar a conformidade com leis nacionais e internacionais, regulamentos, normas e códigos organizacionais, atendendo a princípios de governança, padrões éticos e de boa conduta, incluindo a gestão do Programa Integridade e Riscos Corporativos.

O Departamento de Riscos e *Compliance*, reporta-se funcionalmente ao Comitê de Auditoria Estatutário e ao Comitê de ESG, e administrativa e operacionalmente, ao Vice-Presidente Financeiro da Companhia.

Adicionalmente, temos um Comitê de Ética e Conduta, não permanente e não estatutário, ao qual cabe: (i) gerir o Código de Ética; (ii) analisar e julgar os casos de violação de maior gravidade do Código de Ética; (iii) impor as sanções disciplinares cabíveis; e (iv) deliberar sobre o esclarecimento de quaisquer dúvidas com relação ao seu conteúdo.

A Auditoria Interna reporta-se funcionalmente ao Comitê de Auditoria Estatutário e administrativa e

5.3 Programa de integridade

operacionalmente ao Vice-Presidente Financeiro da Companhia e realiza avaliação independente sobre os processos, controles e riscos da Companhia.

(iii) se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando:

- **se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**

O Código de Ética e Conduta se aplica obrigatoriamente a todos os Tripulantes da Azul, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal (se instalado), e também nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes) e demais partes interessadas (*stakeholders*), nos termos do artigo 57, inciso III, do Decreto nº 11.129/2022.

- **as sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas**

A inobservância dos princípios e preceitos estabelecidos pelo Código de Ética e Conduta, às leis, normas e outras Políticas da Companhia poderão ensejar as seguintes medidas disciplinares, sem prejuízo das responsabilidades civil e criminal decorrentes das disposições legais aplicáveis: (i) advertência verbal; (ii) advertência escrita; (iii) suspensão (1 dia, 3 dias e 5 dias); (iv) dispensa; ou (v) dispensa por justa causa. Tais sanções estão previstas no Procedimento Operacional Padrão “Medidas Disciplinares”, emitido pela área de Administração de Pessoal da Companhia.

- **órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

Nosso Código de Ética e Conduta foi aprovado pelo Conselho de Administração em sua versão atual em 01 de março de 2021 e encontra-se disponível em nossa Intranet (para consulta interna), no website de Relações com Investidores (www.ri.voeazul.com.br), além das páginas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (www.b3.com.br).

b. se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:

A Azul possui o Canal Confidencial que é um meio de comunicação, disponibilizado a todos os seus públicos internos e externos: Tripulantes, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas e aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal (se instalado), nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes), clientes e demais partes interessadas, para que possam reportar, de forma segura e, se desejada, anônima, todas as situações que não estão de acordo com o nosso Código de Ética e Conduta.

O Canal Confidencial é essencial para garantirmos nossa integridade, promovendo a confiança e a transparência nas nossas relações de trabalho e de negócios, de forma a estabelecer um ambiente com elevado padrão ético, preservando nossa idoneidade.

O Canal Confidencial é operado por uma empresa externa especializada, que recebe todas as informações reportadas e encaminha cada situação à área de Riscos e *Compliance* para apuração e tratativa, eliminando conflitos de interesses e possíveis retaliações no processo de averiguação das informações recebidas.

O acesso ao Canal Confidencial está disponível em nossa Intranet (apenas para Tripulantes) ou por meio

5.3 Programa de integridade

do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul. O contato também pode ser realizado diretamente pelo telefone 0800 377 8050 de Segunda a Sexta, das 9h às 17h.

c. número de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

Não houve casos confirmados ao longo dos últimos 3 (três) exercícios sociais.

d. caso o emissor não possua regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública, identificar as razões pelas quais o emissor não adotou controles nesse sentido

Não aplicável.

5.4 Alterações significativas

5.4 - Alterações significativas

Nenhuma mudança significativa que julgamos pertinente em relação ao último exercício social.

5.5 Outras informações relevantes

5.5 Outras informações relevantes

No último exercício social, não houve alterações significativas nos principais riscos de mercado a que estamos expostos.

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA					
ACIONISTA					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo de pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Detalhamento de ações Unidade					
Qtde. ações ordinárias Unidade	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais Unidade**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações Unidade**	**Total ações %**

CONTROLADORA / INVESTIDORA	CPF/CNPJ acionista	Composição capital social

Calfinco, INC.

22.699.769/0001-82	Estados Unidos	Sim	Não	27/04/2018	
Sim	George Pikielny		Fisica		004.756.538-15
0	0,000	18.632.216	5,549	18.632.216	1,473
Classe Ação	**Qtde. de ações Unidade**	**Ações %**	**Ações (%) da espécie**	**Ações (%) do capital social**	
TOTAL	0	0.000			

David Gary Neeleman

744.573.731-68	Brasil	Sim	Sim	25/03/2022	
Não					
622.406.638	67,000	6.939.465	2,067	629.346.103	49,762
Classe Ação	**Qtde. de ações Unidade**	**Ações %**	**Ações (%) da espécie**	**Ações (%) do capital social**	
TOTAL	0	0.000			

Rio Novo Locações Ltda.

04.373.710/0001-18	Brasil	Sim	Não	19/09/2017	
Não					
24.524.564	2,640	0	0,000	24.524.564	1,939
Classe Ação	**Qtde. de ações Unidade**	**Ações %**	**Ações (%) da espécie**	**Ações (%) do capital social**	
TOTAL	0	0.000			

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA					
ACIONISTA					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo de pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Detalhamento de ações Unidade					
Qtde. ações ordinárias Unidade	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais Unidade**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações Unidade**	**Total ações %**
CONTROLADORA / INVESTIDORA				**CPF/CNPJ acionista**	**Composição capital social**
Saleb II Founder 1 LLC					
09.374.308/0001-71	Estados Unidos	Não	Sim	19/09/2017	
Sim	Saleb II Founder 1 LLC		Juridica		09.374.308/0001-71
0	0,000	390.218	0,116	390.218	0,031
Classe Ação	**Qtde. de ações Unidade**	**Ações %**	**Ações (%) da espécie**	**Ações (%) do capital social**	
TOTAL	0	0.000			
Trip Investimentos Ltda.					
15.300.240/0001-89	Brasil	Sim	Não	22/05/2024	
Não					
79.705.144	8,580	2.028.567	0,604	81.733.711	6,463
Classe Ação	**Qtde. de ações Unidade**	**Ações %**	**Ações (%) da espécie**	**Ações (%) do capital social**	
TOTAL	0	0.000			
Trip Participações S.A.					
09.229.532/0001-70	Brasil	Sim	Não	22/05/2024	
Não					
202.328.712	21,780	8.452.473	2,517	210.781.185	16,666
Classe Ação	**Qtde. de ações Unidade**	**Ações %**	**Ações (%) da espécie**	**Ações (%) do capital social**	
TOTAL	0	0.000			
AÇÕES EM TESOURARIA					

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA					
ACIONISTA					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo de pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Detalhamento de ações Unidade					
Qtde. ações ordinárias Unidade	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais Unidade**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações Unidade**	**Total ações %**
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social
0	0,000	705.875	0,210	705.875	0,056
OUTROS					
0	0,000	298.601.982	88,936	298.601.982	23,610
TOTAL					
928.965.058	100,000	335.750.796	100,000	1.264.715.854	100,000

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA					
ACIONISTA					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo de pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Detalhamento de ações Unidade					
Qtde. ações ordinárias Unidade	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais Unidade**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações Unidade**	**Total ações %**
CONTROLADORA / INVESTIDORA				**CPF/CNPJ acionista**	**Composição capital social**
Saleb II Founder 1 LLC				**09.374.308/0001-71**	
David Gary Neeleman					
744.573.731-68	Brasil	Não	Sim	25/03/2022	
Não					
1	100,000	0	0,000	1	100,000
Classe Ação	**Qtde. de ações Unidade**	**Ações %**	**Ações (%) da espécie**	**Ações (%) do capital social**	
TOTAL	0	0.000			
AÇÕES EM TESOURARIA					
0	0,000	0	0,000	0	0,000
OUTROS					
0	0,000	0	0,000	0	0,000
TOTAL					
1	100,000	0	0,000	1	100,000

6.3 Distribuição de capital

Data da última assembleia / Data da última alteração	15/05/2024
Quantidade acionistas pessoa física	127.963
Quantidade acionistas pessoa jurídica	532
Quantidade investidores institucionais	246

Ações em Circulação

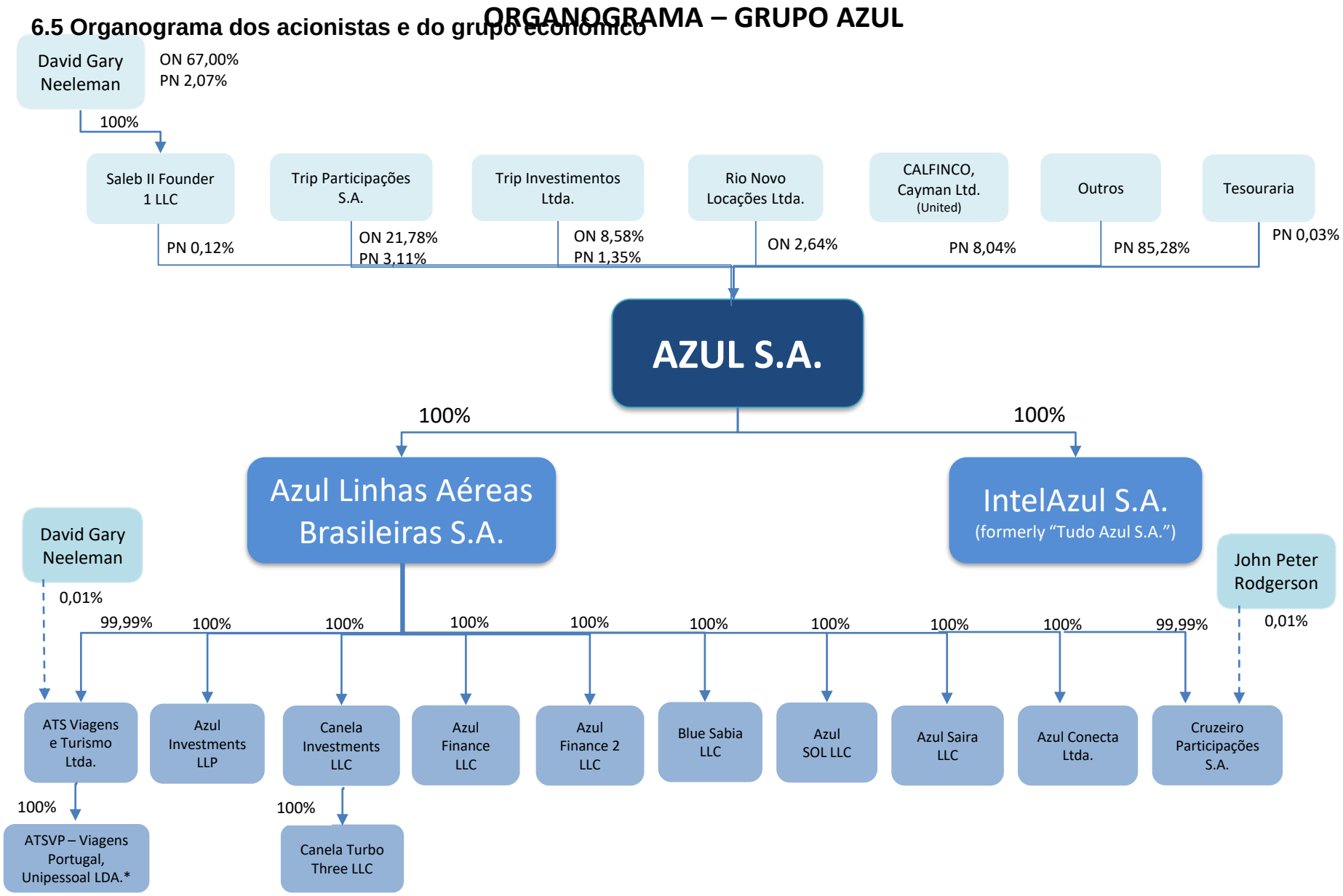
Ações em circulação correspondente a todas ações do emissor com exceção das de titularidade do controlador, das pessoas a ele vinculadas, dos administradores do emissor e das ações mantidas em tesouraria

Quantidade ordinárias	306.558.420	33,000%
Quantidade preferenciais	328.421.113	97,817%
Total	634.979.533	50,207%

6.4 Participação em sociedades

Razão social	CNPJ	Participação do emisor (%)
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04	100
ATSVP - VIAGENS PORTUGAL LDA.	00.000.000/0000-00	100
AZUL CONECTA LTDA.	04.263.318/0001-16	100
AZUL FINANCE 2 LLC.	24.630.778/0001-42	100
AZUL FINANCE LLC.	20.733.765/0001-48	100
AZUL INVESTMENTS LLP.	00.000.000/0000-00	100
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60	100
AZUL SAIRA LLC.	00.000.000/0000-00	100
AZUL SOL LLC.	25.059.689/0001-50	100
BLUE SABIÁ LLC.	24.630.779/0001-97	100
CANELA INVESTMENTS LLC.	11.481.476/0001-08	100
Cruzeiro Participações S.A.	29.627.497/0001-54	100
INTELAZUL S.A.	02.428.624/0104-45	100

6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico



* A ATSVP foi constituída em Portugal em março de 2023.

6.6 Outras informações relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 6 do Formulário de Referência.

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

Descrever as principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal do emissor, identificando:

a) principais características das políticas de indicação e preenchimento de cargos, se houver, e, caso o emissor a divulgue, locais na rede mundial de computadores em que o documento pode ser consultado

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui política de indicação e de preenchimento de cargos do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal formalmente aprovada.

b) se há mecanismos de avaliação de desempenho, informando, em caso positivo:

A Companhia não realiza avaliação formal de desempenho do Conselho de Administração ou dos seus comitês. Já com relação à avaliação do desempenho dos membros da Diretoria estatutária e não estatutária, com o objetivo de contribuir com o desenvolvimento individual e avaliar os comportamentos que a Companhia espera dos seus funcionários, realizamos a avaliação que reflete nossos Princípios e Valores. Esse processo tem o objetivo de verificar em que medida os comportamentos e atitudes dos diretores traduzem os valores e cultura praticados na Companhia. Adicionalmente, a avaliação do desempenho dos membros da Diretoria é baseada na performance e no alcance de resultados que demonstrem o suporte à estratégia da Companhia.

(i) a periodicidade das avaliações e sua abrangência;

A avaliação dos membros da Diretoria é realizada anualmente, de maneira individual, com abrangência de todos os seus membros.

(ii) metodologia adotada e os principais critérios utilizados nas avaliações;

Para os membros da Diretoria estatutária e não estatutária, adotamos o modelo de avaliação 360º, cuja rede de avaliadores é composta, conforme aplicável, pelo gestor imediato, liderados, pares, clientes internos, além do próprio avaliado por meio de auto avaliação. Esse processo é coordenado pela área de Desenvolvimento Humano e Organizacional da Diretoria de Recursos Humanos, com o apoio do Comitê de Remuneração da Companhia.

(iii) se foram contratados serviços de consultoria ou assessoria externos.

Não houve contratação de serviços de consultoria ou assessoria externos ao longo do exercício de 2022. Todo o processo de avaliação de desempenho é conduzido internamente.

c) regras de identificação e administração de conflitos de interesses

Nosso Estatuto prevê a impossibilidade de eleição ao cargo de membro do Conselho de Administração de pessoa que apresente ou represente interesse conflitante com os interesses da Companhia, bem como restringe o direito de voto de qualquer conselheiro que configure, supervenientemente à eleição, conflito de interesses com a Companhia, exceto se autorizado por nossa Assembleia Geral. Nestes casos, o membro conflitado não poderá ter acesso a informações ou participar de reuniões de Conselho de Administração relacionadas à hipótese de conflito.

d) por órgão, conforme tabela deste item 7.1:

(i) número total de membros, agrupados por identidade autodeclarada de gênero;

(ii) número total de membros, agrupados por identidade autodeclarada de cor ou raça;

(iii) número total de membros agrupados por outros atributos de diversidade que o emissor entenda relevantes;

e) se houver, objetivos específicos que o emissor possua com relação à diversidade de gênero, cor ou raça ou outros atributos entre os membros de seus órgãos de administração e de seu conselho fiscal;

A Companhia, por meio de deliberação favorável na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 29 de dezembro de 2022, elegeu um novo membro feminino para integrar o Conselho de Administração e o Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia, em consonância com o compromisso da Companhia em envidar esforços para promoção

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

da igualdade de gênero, conforme parecer favorável do Comitê de ESG da Companhia, em reunião realizada em 07 de novembro de 2022.

O Conselho Fiscal não permanente da Companhia foi instalado mediante requisição de acionistas apresentada na ocasião das Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Companhia, realizadas, conjuntamente, em 28 de abril de 2023, com indicação e eleição de dois membros femininos efetivos e um membro masculino efetivo para mandato até a data de realização da Assembleia Geral Ordinária convocada para aprovar as Demonstrações Financeiras do exercício social de 2023, o que reforça o compromisso da Companhia com a promoção da igualdade de gênero em todos os níveis de sua estrutura organizacional.

Adicionalmente, ressaltamos que, ao longo do exercício de 2022, as mulheres representaram 41% de nossos colaboradores (também denominados conjuntamente como "Tripulantes"); 26% de nossos líderes seniores; e 39% do corpo diretivo da Companhia.

f) papel dos órgãos de administração na avaliação, gerenciamento e supervisão dos riscos e oportunidades relacionados ao clima

A Administração da Companhia é exercida pelo Conselho de Administração e pela Diretoria Estatutária, contando, ainda, com comitês estatutários de assessoramento à Administração, instalados em caráter permanente, quais sejam: Comitê de Auditoria Estatutário; Comitê de Remuneração; e Comitê de ESG.

As questões sociais, ambientais e climáticas são acompanhadas e monitoradas de perto pelo Comitê de ESG da Companhia, com reporte direto ao Conselho de Administração.

Segundo o Regimento Interno do Comitê de ESG, uma de suas competências consiste em *realizar o acompanhamento dos compromissos de natureza ambiental, social e econômica e de governança corporativa assumidos pela Companhia por meio do monitoramento das ações dos grupos de trabalho voltados para ESG, bem como recomendar ao Conselho de Administração a aprovação de normas e procedimentos corporativos referentes às questões de ESG e a adoção de ações para sua divulgação e monitoramento de cumprimento*.

Também compete ao Comitê de ESG *solicitar à administração da Companhia, através de seu Presidente, eventuais análises de risco ou oportunidade na área de ESG, sempre que as julgar necessárias e oportunas para o esforço de atuação preventiva ou para a gestão adequada das questões ambientais, sociais e de governança*.

Com o objetivo de garantir e reforçar uma gestão eficiente e transparente em mudanças climáticas, a Companhia desenvolve quatro pilares de atuação, quais sejam: gestão de emissões, gestão das oportunidades em clima, inovação e engajamento.

Outras informações e detalhes sobre o tema também podem ser verificados no Relatório de Sustentabilidade da Companhia, disponível no website de Relações com Investidores, cujo conteúdo é aprovado pelo Comitê de ESG da Companhia.

7.1D Descrição das principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

Quantidade de membros por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Diretoria	0	4	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	3	9	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	2	1	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	0	3	0	0	0
TOTAL = 22	**5**	**17**	**0**	**0**	**0**

Quantidade de membros por declaração de cor e raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Prefere não responder
Diretoria	0	3	0	1	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	0	12	0	0	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	3	0	0	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	0	3	0	0	0	0	0
TOTAL = 22	**0**	**21**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

Em relação especificamente ao conselho de administração, indicar:

a) órgãos e comitês permanentes que se reportem ao conselho de administração;

Diretoria

A Diretoria é composta por, no mínimo, 2 (dois) e, no máximo, 7 (sete) membros, acionistas ou não, todos residentes no Brasil, eleitos pelo Conselho de Administração, sendo necessariamente: 1 (um) Diretor-Presidente; 1 (um) Diretor Vice-Presidente Financeiro; 1 (um) Diretor de Relações com Investidores; e até 4 (quatro) Diretores, com ou sem designação específica, sendo permitida a cumulação de cargos. Os Diretores serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição.

Compete à Diretoria a representação da Companhia, a administração dos negócios sociais em geral e a prática, para tanto, de todos os atos necessários ou convenientes, ressalvados aqueles para os quais seja por lei ou pelo nosso Estatuto Social tenha sido atribuída competência à Assembleia Geral ou ao Conselho de Administração. No exercício de suas funções, os Diretores poderão realizar todas as operações e praticar todos os atos necessários à consecução dos objetivos de seu cargo, observadas as disposições do nosso Estatuto Social quanto à forma de representação, à alçada para a prática de determinados atos, e a orientação geral dos negócios estabelecida pelo Conselho de Administração, incluindo deliberar sobre e aprovar a aplicação de recursos, transigir, renunciar, ceder direitos, confessar dívidas, fazer acordos, firmar compromissos, contrair obrigações, celebrar contratos, adquirir, alienar e onerar bens móveis e imóveis, prestar caução, avais e fianças, emitir, endossar, caucionar, descontar, sacar e avalizar títulos em geral, abrir, movimentar e encerrar contas em estabelecimentos de crédito, que também poderão ser realizados por procurador devidamente constituído, observadas as restrições legais e aquelas estabelecidas em nosso Estatuto Social.

Os Diretores podem ser destituídos a qualquer tempo pelo Conselho de Administração, sendo que, havendo a destituição, o Conselho de Administração, no prazo de 10 (dez) dias contados da vacância, deverá eleger o substituto pelo restante do prazo do mandato. No mesmo sentindo, ocorrendo impedimento ou ausência temporária de qualquer membro da Diretoria superior a 60 (sessenta) dias, deverá o Conselho de Administração reunir-se imediatamente para completar o mandato deixado vago. Caberá ao Diretor-Presidente exercer as funções do respectivo membro da Diretoria até o retorno ou a posse do substituto.

A Diretoria de Relação com Investidores pode ser exercida por um Diretor de Relações com Investidores ou, cumulativamente, por qualquer outro membro da Diretoria.

Dentre as competências da Diretoria previstas no Estatuto Social da Companhia, destacam-se aquelas diretamente relacionadas ao Conselho de Administração, a saber: i) submeter, anualmente, à apreciação do Conselho de Administração, o Relatório da Administração e as contas da Diretoria, acompanhados do relatório dos auditores independentes, bem como a proposta de destinação dos lucros apurados no exercício anterior; ii) elaborar e propor, ao Conselho de Administração, os planos de negócios, operacionais e de investimento da Companhia, bem como o orçamento anual; iii) propor alterações no Código de Ética e Conduta da Companhia ao Conselho de Administração, quando necessárias e com apoio do Comitê de ESG; e (iv) apresentar, trimestralmente, ao Conselho de Administração, o balancete econômico-financeiro e patrimonial detalhado da Companhia e de suas controladas.

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal da Companhia é um órgão colegiado de natureza não-permanente, com atuação independente do Conselho de Administração e da Diretoria da Companhia, cujas competências, atribuições e poderes estão previstos, notadamente, no artigo 163 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, no Estatuto Social da Companhia, e nas normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

O Conselho Fiscal é responsável, especialmente, por fiscalizar os atos dos administradores, assim como por analisar as Informações Trimestrais (ITRs) e emitir opinião sobre as Demonstrações Financeiras (DFs) da Companhia, devendo reunir-se, nos termos da lei, sempre que necessário, ao menos trimestralmente.

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

Quando instalado, o Conselho Fiscal da Companhia será composto por 03 (três) membros efetivos e 03 (três) suplentes, acionistas ou não, cujas funções são indelegáveis.

O Conselho Fiscal da Companhia foi instalado a pedido de acionistas representando, no mínimo, 1% (um por cento) das ações preferenciais de emissão da Companhia, na ocasião das Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Companhia, realizadas, conjuntamente, na data de 28 de abril de 2023, com nomeação e eleição dos seus membros efetivos e respectivos suplentes, os quais forma investidos em seus cargos mediante assinatura do Termo de Posse e Desimpedimento, do Termo de Anuência ao Regulamento de Nível 2 de Governança Corporativa da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, e do Termo de Adesão à Política de Divulgação de Ato ou Fato Relevante e Negociação de Valores Mobiliários da Companhia.

Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê de Auditoria Estatutário (ou "CAE"), órgão de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, instalado de acordo com os normativos e instruções então vigentes e aplicáveis, assim como nos termos da Resolução CVM nº 23, de 25 de fevereiro de 2021, é composto por, no mínimo, 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração, sendo sua maioria de membros independentes, conforme a legislação em vigor. Dos membros independentes do Comitê de Auditoria Estatutário: (i) ao menos 2 (dois) deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição de conselheiro independente constante do Regulamento do Nível 2, sendo um deles designado como Coordenador desse Comitê; e (ii) ao menos 1 (um) dos membros do Comitê de Auditoria Estatutário deve possuir reconhecida experiência em assuntos de contabilidade societária. Os membros do Comitê de Auditoria Estatutário serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição, com um limite de 10 (dez) anos consecutivos no cargo.

Nos casos de vacância de cargo de membro do Comitê de Auditoria Estatutário, compete ao Conselho de Administração eleger a pessoa que deverá completar o mandato do membro substituído.

Tendo exercido por qualquer período, os membros do Conselho de Auditoria Estatutário somente poderão integrar tal órgão novamente após decorridos 3 (três) anos, contados do final do mandato.

Atualmente, a totalidade dos membros do nosso Comitê de Auditoria Estatuário atende aos critérios de independência da *Securities and Exchange Comission* (SEC) e da *New York Stock Exchange* (NYSE) aplicáveis.

Compete ao Comitê de Auditoria Estatutário, dentre outras matérias:

(a) opinar sobre a contratação e destituição do auditor independente para a elaboração de auditoria externa independente ou para qualquer outro serviço;

(b) supervisionar as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (iii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia;

(c) supervisionar as áreas de controles internos e auditoria interna da Companhia;

(d) supervisionar as atividades da área de elaboração das demonstrações financeiras da Companhia;

(e) monitorar a qualidade e integridade dos mecanismos de controles internos da Companhia;

(f) monitorar a qualidade e integridade das informações trimestrais, demonstrações intermediárias e demonstrações financeiras da Companhia;

(g) monitorar a qualidade e integridade das informações e medições divulgadas com base em dados contábeis ajustados e em dados não contábeis que acrescentem elementos não previstos na estrutura dos relatórios usuais das demonstrações financeiras da Companhia;

(h) avaliar e monitorar as exposições de risco da Companhia, podendo inclusive requerer informações detalhadas

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

de políticas e procedimentos relacionados com: (i) a remuneração da administração; (ii) a utilização de ativos da Companhia; e (iii) as despesas incorridas em nome da Companhia;

(i) avaliar e monitorar, juntamente com a administração e a área de auditoria interna, a adequação das transações com Partes Relacionadas realizadas pela Companhia e suas respectivas evidenciações; e

(j) elaborar relatório anual resumido, a ser apresentado juntamente com as demonstrações financeiras, contendo a descrição de: (i) suas atividades, os resultados e conclusões alcançados e as recomendações feitas; e (ii) quaisquer situações nas quais exista divergência significativa entre a administração da Companhia, os auditores independentes e o Comitê de Auditoria Estatutário em relação às demonstrações financeiras da Companhia.

Comitê de Remuneração

O Comitê de Remuneração é órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, composto por 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) dos membros do Comitê de Remuneração deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição do Regulamento do Nível 2, sendo atribuída a um deles a função de Coordenação.

O Comitê de Remuneração tem como atribuições organizar, administrar e interpretar planos de incentivos lastreados em ações e resolver situações não previstas nos referidos planos, ou conflitos relacionados a eles.

O regimento interno do Comitê de Remuneração, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso website de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

Comitê de ESG

O Comitê de ESG é órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, composto por 4 (quatro) membros indicados pelo Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) dos membros do Comitê de ESG deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição do Regulamento do Nível 2, sendo atribuída a um deles a função de Coordenador.

São as principais competências do Comitê de ESG:

(i) elaborar e realizar a contínua avaliação do plano e estratégia de ESG instituído pela Companhia ("Plano de ESG"), verificando a consolidação dos planos de ação orquestrados, bem como outras propostas e iniciativas que envolvem a temática em questão, elaborando o modelo organizacional em referência alinhado aos procedimentos internos a serem tomados e às estruturas organizacionais necessárias para a implementação do Plano de ESG;

(ii) analisar e apoiar a Diretoria nas atualizações, alterações e inovações do Código de Ética e Conduta da Companhia;

(iii) recomendar a adoção, adesão, ingresso, manutenção ou a continuidade da Companhia em "Protocolos", "Princípios", "Acordos", "Pactos", "Iniciativas" e "Tratados" nacionais ou internacionais, direta ou indiretamente relacionados com ESG;

(iv) participar da elaboração e atualização de relatórios que demonstrem o desempenho ESG da Companhia às partes interessadas (stakeholders);

(v) prestar suporte e apoio na manutenção da Política de Transações com Partes Relacionadas da Companhia, de forma a se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre conselheiros e a Companhia; e

(vi) opinar sobre: (I) a venda ou transferência de bens do ativo permanente da Companhia em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

último exercício fiscal, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia; (II) a realização de qualquer negócio entre, de um lado, os acionistas ou diretores da Companhia ou partes relacionadas, seus respectivos cônjuges, ascendentes, parentes até o terceiro grau, seus Controladores ou pessoas sob Controle comum, e, de outro, a Companhia ou suas Controladas, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia; e (III) a contratação de obrigações financeiras não contempladas no plano anual ou no orçamento da Companhia ou de suas controladas e cujo valor seja superior ao equivalente em Reais a US$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de dólares norte-americanos) convertido pela taxa PTAX de venda publicada pelo Banco Central do Brasil em sua página na internet na data da transação.

O Regimento Interno do Comitê de ESG, aprovado pelo Conselho de Administração em 09 de agosto de 2021, pode ser encontrado em nosso website de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

b) de que forma o conselho de administração avalia o trabalho da auditoria independente, indicando se o emissor possui uma política de contratação de serviços de extra-auditoria com o auditor independente e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado;

O Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, supervisiona as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (ii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia.

Na data de 05 de maio de 2022, o Conselho de Administração aprovou a atualização e adequação do o Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, nos termos da Resolução CVM nº 23/2021, assim como aprovou a Política de Serviços Extra-Auditoria, a qual estabelece diretrizes e regras para a contratação de Serviços Extra-Auditoria pela Companhia de modo a: (i) garantir que os serviços contratados não comprometam a independência dos seus Auditores Independentes; e (ii) estabelecer padrões mínimos para a contratação de Serviços Extra-Auditoria ou demais serviços prestados por consultorias compostas por seus Auditores Independentes.

As versões vigentes do Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, assim como da Política de Serviços Extra-Auditoria, podem ser encontradas em nosso website de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

c) se houver, canais instituídos para que questões críticas relacionadas a temas e práticas ASG (ou "ESG") e de conformidade cheguem ao conhecimento do conselho de administração

A Companhia conta com uma área de Auditoria Interna, que faz a gestão operacional do tema Ética e *Compliance*, sendo responsável pelas comunicações relacionadas ao tema, análise periódica de documentos, denúncias por meio do Canal Confidencial, dentre outras medidas de melhoria contínua.

Quaisquer relatos ou denúncias podem ser endereçadas ao Canal Confidencial da Companhia, inclusive aquelas envolvendo as temáticas de ESG, atinentes às atividades desenvolvidas pela Companhia.

A estruturação do Canal Confidencial inclui a atuação de uma empresa terceira, que recepciona os relatos e denúncias e, após uma análise inicial para avaliação e classificação do escopo, o assunto é direcionado para a área de Compliance da Companhia, responsável pelas investigações, atuando em sinergia com a área Jurídica. Casos críticos são direcionados ao Comitê de Ética e Conduta da Companhia, para discussão e definição de medidas aplicáveis.

O acesso ao Canal Confidencial está disponível em nossa Intranet (apenas para Tripulantes) ou por meio do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul. O contato também pode ser realizado diretamente por quaisquer interessados, por meio do telefone 0800 377 8050, de Segunda a Sexta-Feira, das 9h às 17h.

Para outros detalhes sobre o Canal Confidencial da Companhia, vide conteúdo do item 5.3 deste Formulário de Referência.

7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal

Funcionamento do conselho fiscal: Não permanente e instalado

Nome Abhi Manoj Shah **CPF:** 233.420.638-58 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 27/09/1978

Experiência Profissional: Abhi Manoj Shah é nosso Diretor Vice-Presidente de Receitas desde 05 de setembro de 2014, e um dos membros fundadores da Companhia. Antes de compor o nosso time, trabalhou na JetBlue Airlines de 2004 a 2008, assim como na Boeing, de 2000 a 2004. O Sr. Abhi foi eleito em 05 de outubro de 2022 ao cargo de Diretor-Presidente da nossa subsidiária operacional Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Além disso, ele atua como Diretor-Presidente da nossa subsidiária ATS Viagens e Turismo Ltda. desde julho de 2017. É formado em engenharia aeroespacial na universidade do Texas e tem mestrado na mesma área pela Universidade de Washington.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	12/01/2023	2 anos	Diretor Vice Presidente/ Superintendente	Diretor Vice-Presidente de Receitas	12/01/2023	Sim	05/09/2014

Nome Alexandre Wagner Malfitani **CPF:** 131.854.718-06 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 21/08/1972

Experiência Profissional: Alexandre Wagner Malfitani é nosso Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores desde julho de 2017. Antes disso, foi head do programa de fidelidade TudoAzul e Diretor de Finanças e Tesouraria da Companhia. O Sr. Alexandre juntou-se à Companhia no ano de 2008, como parte do nosso time fundador. Antes disso, trabalhou na United Airlines, em Chicago, Estados Unidos, como Diretor-Geral de Tesouraria, dentre outras posições de liderança. Também trabalhou ao longo de cinco anos no setor financeiro, como Gestor de Fundos no Deutsche Bank, assim como trader da Credit Agricole Indosuez Wealth Management. O Sr. Alexandre possui MBA com honras da Kellogg School of Management, graduação em engenharia pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e certificação CFA® (Chartered Financial Analyst).

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	12/01/2023	2 anos	Diretor de Relações com Investidores	Diretor Vice-Presidente Financeiro; Relações com Investidores; Coord. do Comitê de Ética e Conduta	12/01/2023	Sim	24/07/2017

Nome Antônio Flávio Torres Martins Costa **CPF:** 311.134.197-68 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 28/08/1951

Experiência Profissional: Antônio Flávio Torres Martins Costa é o Vice-Presidente Técnico da Companhia desde março de 2020. Sr. Flávio juntou-se à Companhia em 2008, como parte do time fundador, sendo responsável pela certificação inicial da nossa subsidiária operacional Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. junto à ANAC. Ocupou o cargo de Diretor de Logística da Azul, com a missão de estruturar e consolidar as áreas de infraestrutura de aeroportos e de compras não-aeronáuticas, além de desenvolver a Azul Cargo. Desde maio de 2012, atua como Vice-Presidente Técnico da nossa subsidiária operacional Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., sendo também o Diretor-Presidente da Azul Conecta Ltda., subsidiária dedicada à aviação sub-regional, desde maio de 2020. Com quase meio século de experiência no setor de aviação, atuou como Diretor Técnico Operacional na Pluna S.A., na Varig, e na Ocean Air. É formado em Engenharia de Telecomunicações pela Universidade Nuno Lisboa, com MBA em Logística Empresarial e MBA em Novos Negócios e Tecnologia da Informação pela Fundação Getúlio Vargas - FGV. Atualmente, o Sr. Flávio também é Mestrando em Suprimentos e Logística pela Pontifícia Universidade Católica (PUC-RJ).

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	12/01/2023	2 anos	Diretor Vice Presidente/ Superintendente	Diretor Vice-Presidente Técnico	12/01/2023	Sim	09/03/2020

Nome Carolyn Luther Trabuco **CPF:** 233.489.908-90 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresária **Data de Nascimento:** 15/04/1969

Experiência Profissional: Carolyn Luther Trabuco é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. A Sra. Carolyn é fundadora do Thistledown Advisory Group LLC., que presta consultoria a empresas com foco em oportunidades disruptivas, de alto crescimento do setor, criadas por iniciativas de ESG e por demandas de investimento impulsionadas pela sustentabilidade. Antes de fundar a Thistledown, ela foi gerente de portfólio e consultora sênior da Phibro Energy Trading LLC., sendo responsável por investimentos em recursos globais e ações de energia. Antes disso, Carolyn foi gerente de portfólio e analista sênior de Equity Research na Pequot Capital Management, onde estruturou investimentos globais em metais, mineração, aço, assim como investimentos no Brasil. Carolyn começou sua carreira na área de investimentos em Equity Research na Fidelity Investments, e mais tarde nas empresas Lehman Brothers, Montgomery Securities e First Union Capital Markets, em Wall Street. A Sra. Trabuco também atua como membro independente do Conselho de Administração da Critical Metals Corp., a ser a operadora da primeira mina de lítio totalmente licenciada da Europa, bem como, é membro do Conselho de Administração e do Comité de Auditoria da Sizzle Acquisition Corp., listada na NASDAQ. Em janeiro de 2023, a Sra. Trabuco ingressou como conselheira da NYSE Board Diversity Initiative - Iniciativa de Diversidade do Conselho da NYSE. Carolyn é bacharel em História da Arte pela Georgetown University e mestre em Administração Pública (MPA) pela Sacred Heart University

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do CA; Membro e Coordenadora do Comitê de Remuneração; Membro do Comitê de ESG.	28/04/2023	Sim	22/12/2010

Nome Daniella Marques Consentino **CPF:** 085.503.657-50 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Administradora **Data de Nascimento:** 16/10/1979

Experiência Profissional: Daniella Marques Consentino é Membro Independente do Conselho de Administração da Companhia desde outubro de 2023. A Sra. Daniella possui mais de 17 anos de atuação no mercado financeiro e na área de asset management, é Sócia da Gaya Advisors, e também atua como Membro Independente do Comitê de Estratégia e Sustentabilidade da Cosan S.A., além de oferecer suporte no desenvolvimento e implantação dos projetos de aceleração da agenda verde e suas interfaces nas áreas tributária e de carbono. A Sra. Daniella também é membro do Conselho Estratégico da Legend Capital e da Astra Payments, e preside o Conselho do Instituto Tikva, afiliado das Nações Unidas para acolhimento de mulheres vulneráveis, assim como atua como mentora e palestrante de temas focados na inclusão e na promoção financeira de mulheres. A Sra. Daniella ocupou o cargo de Presidente da Caixa Econômica Federal, maior banco em ativos do Brasil - superando 1 trilhão de Reais, com cerca de 90 mil colaboradores. Ela atuou diretamente na estruturação e na condução de programas de empreendedorismo feminino e de orientação financeira às mulheres por meio dos programas “Caixa pra Elas” e “Brasil pra Elas”, atingindo mais de 30 milhões de mulheres. A Sra. Daniella também foi sóciafundadora e COO da Crescera Capital, e chefiou a Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos do Ministério da Economia, atuando em projetos de alta relevância, como a Reforma da Previdência, o marco do Saneamento e as medidas de enfrentamento da COVID-19. Atuou como Secretária Especial de Produtividade e Competitividade, liderando a retomada do programa 14/15 Crédito Brasil Empreendedor, a redução do IPI e o Monitor de Investimentos. Foi Presidente do Conselho de Administração da Elo Serviços S.A. – Elo Cartões e da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI, além de membro do Conselho de Administração da CNP Seguros Holding Brasil S.A., dentre outros cargos de liderança. A Sra. Daniella possui graduação em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC/RJ, e possui MBA em Finanças pelo Instituto Brasileiro de Mercados de Capitais - IBMEC.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	04/10/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		04/10/2023	Sim	04/10/2023

Nome David Gary Neeleman **CPF:** 744.573.731-68 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresário **Data de Nascimento:** 16/10/1959

Experiência Profissional: David Gary Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é o Presidente do Conselho de Administração da Azul e atuou como Diretor-Presidente desde que fundou a Azul, em janeiro de 2008, até julho de 2017. Antes da fundação da Azul, o Sr. David fundou a JetBlue Airways, onde ocupou a posição de Diretor-Presidente de 1998 a 2007, e a posição de Presidente do Conselho de Administração, de 2002 a 2008. A carreira do Sr. David no setor de companhias aéreas começou em 1984, quando ele co-fundou a Morris Air. Como Presidente da Morris Air, ele implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas a distância, sendo a base do sistema de call center da JetBlue Airways. O Sr. David vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies Incorporated. Posteriormente, ele vendeu a Open Skies Inc. para a Hewlett Packard, em 1999. O Sr. David também foi o cofundador da WestJet Airlines e foi membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. Atualmente, o Sr. David também atua como CEO e Presidente do Conselho de Administração da Breeze AirwaysTM, bem como membro do conselho de administração da Azorra Aviation LLC., conforme anunciado em 02 de julho de 2022, e como membro do conselho de administração da Lilium N.V., desde setembro de 2021.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Presidente do Conselho de Administração	Presidente do Conselho de Administração; Membro do Comitê de Remuneração.	28/04/2023	Sim	08/04/2011

Nome Décio Luiz Chieppe **CPF:** 576.171.987-87 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresário **Data de Nascimento:** 14/05/1960

Experiência Profissional: Décio Luiz Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012. É também Vice-Presidente de Inovação e Finanças no Grupo Águia Branca e membro do Conselho de Administração da VIX Logística S.A.. Ao longo de sua carreira, ocupou posições de liderança em todas as empresas do Grupo Águia Branca, incluindo o atual cargo, desde 1993, e de Diretor-Presidente de algumas companhias do Grupo Águia Branca, de 1978 a 1993. Décio é formado em Administração de Empresas pela Universidade Federal do Espírito Santo e possui Mestrado Executivo em Finanças pelo IBMEC. Concluiu o programa executivo de habilidades, ferramentas e competências (executive skills, tools and competencies program – STC) da J.L. Kellogg Graduate School of Management e o PGA (Programa de Gestão Avançada) no INSEAD – The Business School For the World.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do Conselho de Administração.	28/04/2023	Sim	15/08/2012

Nome FERNANDO DE CAMARGO PENTEADO **CPF:** 298.062.708-94 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Advogado e Contador **Data de Nascimento:** 21/07/1981

Experiência Profissional: Fernando de Camargo Penteado é Membro Suplente do Conselho Fiscal da Companhia desde outubro de 2023. Ele possui mais de 20 anos de experiência na área tributária consultiva, societária e contratual, tendo atuado também no setor de contabilidade fiscal corporativa, com foco em impostos IVA e CIT, Mercado de Capitais, Transfer Pricing e Due Diligence. O Sr. Fernando também é Sócio-Administrador e fundador da Camargo Penteado Contabilidade Tributária, desde janeiro de 2016. Anteriormente, foi sócio da Rocha Camargo Subi, em Campinas/SP, entre julho de 2018 e dezembro de 2020. Atuou como gerente sênior de consultoria tributária na Deloitte Touche Tohmatsu entre setembro de 2003 e dezembro de 2015, e como Diretor Financeiro na Hildebrand Mkt Consultoria em Gestão Ltda., entre maio de 2010 e outubro de 2014. Possui ampla experiência em contabilidade empresarial, especialmente em Normas Internacionais de Relatórios Financeiros (IFRS) e Princípios Contábeis Geralmente Aceitos nos Estado Unidos (US GAAP). O Sr. Fernando é bacharel em Ciências Contábeis pela Universidade Paulista, além de possuir graduação em Direito e Pós-Graduação em Direito Tributário, ambas pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	04/10/2023	1 ano	C.F.(Suplent)Eleito p/Minor.Ordinaristas		04/10/2023	Sim	04/10/2023

Nome Gilberto de Almeida Peralta **CPF:** 446.658.817-15 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 03/05/1957

Experiência Profissional: Gilberto de Almeida Peralta é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 40 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Gilberto atuou em várias posições de liderança no conglomerado global da General Electric (GE), incluindo os cargos de Diretor-Presidente da GE Brasil, de Gerente Geral da GE Capital Aviation Services na América Latina e Caribe, tendo ocupado também o cargo de Vice-Presidente da GE Aviation na França, onde liderou a área de aeronaves da Airbus. O Sr. Gilberto possui bacharelado em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis, e atualmente também atua como Presidente do Conselho de Administração da Helibras – Helicópteros do Brasil S.A., subsidiária do Grupo Airbus, e como conselheiro independente da Ascensus Group.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do Conselho de Administração; Membro do Comitê de Auditoria Estatutário.	28/04/2023	Sim	24/08/2018

Nome John Peter Rodgerson **CPF:** 233.337.188-98 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Administradora de Empresas **Data de Nascimento:** 11/06/1976

Experiência Profissional: John Peter Rodgerson é o nosso Diretor-Presidente desde 24 de julho de 2017. Antes de ocupar essa posição, o Sr. John foi o nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, responsável pelas áreas de Planejamento e Análise Financeira, Tesouraria e Contabilidade da Companhia. O Sr. John trabalhou com o nosso fundador, Sr. David Neeleman, no plano de negócios original para a criação da Companhia, sendo também um de nossos fundadores. Ele ocupou o cargo de Diretor-Presidente da subsidiária operacional da Companhia, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., entre agosto de 2019 e outubro de 2022. O Sr. John atuou, ainda, como Diretor de Planejamento e Análise Financeira na JetBlue Airways entre 2003 e 2008. Anteriormente, trabalhou para a IBM Global Services, entre 2001 e 2003. Possui graduação em Finanças pela Brigham Young University.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	12/01/2023	2 anos	Diretor Presidente / Superintendente	Diretor-Presidente	12/01/2023	Sim	24/07/2017

Nome José Mario Caprioli dos Santos **CPF:** 182.107.798-93 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresário **Data de Nascimento:** 11/07/1971

Experiência Profissional: José Mário Caprioli dos Santos é membro independente do nosso Conselho de Administração, tendo sido Diretor Vice-Presidente de Relações Institucionais da Companhia de 18 de fevereiro de 2014 a 09 de março de 2020, e Diretor de Operações de 15 de agosto de 2012 a 18 de fevereiro de 2014. José Mário foi fundador da TRIP, onde atuou como Diretor-Presidente de 1998 a 2013. Formado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, especializou-se em transportes públicos na Universidade de Campinas e em mercado de capitais na Columbia University. Atualmente, também atua como membro independente do Conselho de Administração de mais quatro empresas.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/01/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do Conselho de Administração.	12/01/2023	Sim	15/08/2012

Nome	MARIANA CAMBIAGHI LOURENÇO	**CPF:**	218.494.488-25	**Passaporte:**		**Nacionalidade:**	Brasil	**Profissão:**	Administradora de Empresas e Cientista Contábil	**Data de Nascimento:**	08/08/1980

Experiência Profissional: Mariana Cambiaghi Lourenço é membro efetivo do Conselho Fiscal da Companhia, desde abril de 2023. A Sra. Mariana atuou como Diretora de Controladoria da Companhia entre 2016 e 2020, assim como ocupou, entre julho de 2021 e maio de 2022, o cargo de membro efetivo especialista em contabilidade do Comitê de Auditoria Não Estatutário da Armac Locação, Logística e Serviços S.A.. A Sra. Mariana exerceu a função de Controller da JHSF, entre agosto de 2015 e março de 2016, e ocupou o cargo de Diretora Executiva Financeira (CFO) na Zenvia Mobile Serviços Digitais S.A. entre agosto de 2021 e setembro de 2022. A Sra. Mariana é graduada em Administração de Empresas pela Fundação Armando Alvares Penteado - FAAP e em Ciências Contábeis pela Universidade Paulista. Além disso ela possui especialização em Gestão de Negócios pela Fundação Dom Cabral.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	28/04/2023	Até a AGO de 2024.	C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador	Membro Efetivo do Conselho Fiscal.	28/04/2023	Sim	28/04/2023

Nome	Michael Paul Lazarus	**CPF:**	704.452.781-70	**Passaporte:**		**Nacionalidade:**	Brasil	**Profissão:**	Administrador de Empresas	**Data de Nascimento:**	20/05/1955

Experiência Profissional: Michael Paul Lazarus é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 20 de fevereiro de 2013. Atualmente, o Sr. Lazarus gere o LAZCAP, um escritório familiar que investe em startups em estágio inicial e empresas em fase inicial de crescimento. Foi um dos cofundadores, em 1991, da Weston Presidio Capital, uma empresa de private equity com foco em empresas em crescimento, e atualmente atua como um de seus Sócios Gerentes. Também atua como sócio fundador da Main Post Partners, um fundo de investimento de São Francisco, na Califórnia. Antes da criação da Weston Presidio Capital, atuou como Diretor-Geral e Diretor do Departamento de Colocação Privada da Montgomery Securities. Anteriormente, foi presidente fundador da JetBlue Airways e atuou no Conselho de Administração dessa empresa aérea, bem como nos Conselhos de Administração da Restoration Hardware, Morris Air, Guitar Center, da Fender Musical Instruments Corp., Integro e Jimmy John’s LLC. e em diversas outras empresas privadas. Michael se formou em Contabilidade pelo Grove City College e é contador público certificado nos Estados Unidos.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do Conselho de Administração; Membro e Coordenador do Comitê de ESG.	28/04/2023	Sim	20/02/2013

Nome Patrick Wayne Quayle **CPF:** 716.915.501-08 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Cientista Político **Data de Nascimento:** 22/11/1978

Experiência Profissional: Patrick Wayne Quayle é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 29 de abril de 2021. O Sr. Patrick traz mais de 15 anos de experiência em malha aérea, frota e planejamento corporativo, por meio de diversos cargos ocupados na United Airlines, American Airlines e Continental Airlines. O Sr. Patrick é atualmente Vice-Presidente Sênior de Malha Internacional e Alianças na United Airlines, onde é responsável pelo portfólio de rotas internacionais estimado em 50 bilhões de dólares, assim como pela estratégia de frota corporativa. Ele liderou o lançamento de mais 80 novas rotas internacionais e tem sido fundamental no pedido de mais de 600 novas aeronaves na United Airlines. O Sr. Patrick possui Bacharelado em Ciências Políticas pela Rice University, MBA pela University of Bath e foi nomeado para o Crain's Chicago Business 40 Under 40.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do Conselho de Administração.	28/04/2023	Não	29/04/2021

Nome Peter Allan Otto Seligmann **CPF:** 716.915.471-40 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Cientista Florestal **Data de Nascimento:** 30/09/1950

Experiência Profissional: Peter Allan Otto Seligmann é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 29 de abril de 2021. Ele é CEO e cofundador da Nia Tero, uma entidade que trabalha ao lado de povos indígenas e junto a comunidades locais para garantir seus direitos, culturas e bem-estar por meio de acordos que asseguram a vitalidade de seus oceanos e terras. O Sr. Peter também é Presidente do Conselho de Administração e ex-CEO da Conservation International (CI), uma organização global sem fins lucrativos que ele cofundou em 1987. Sob a liderança do Sr. Peter, a CI surgiu como uma das organizações de conservação mais impactantes do mundo. A CI, atuando em mais de 40 países, se tornou uma líder de ponta na valorização e cuidado sustentável da natureza para o bem-estar das pessoas. Por quase 40 anos, o Sr. Peter tem sido uma voz influente e inspiradora na área da conservação. Ele trabalha em parceria com governos, comunidades e empresas para encontrar soluções inovadoras e pragmáticas para garantir a sustentabilidade de nossos recursos naturais. O Sr. Peter é Diretor da First Eagle Holdings, Inc., uma empresa que se dedica à conservação dos nossos recursos naturais, e também é membro do Council on Foreign Relations (CFR). Atua no conselho consultivo da BDT & Company, e também nos conselhos da Mulago Foundation, Lafayette Square, Only One e Glassybaby. No ano de 2000, o Sr. Peter foi nomeado pelo então presidente americano, Bill Clinton, para o Enterprise for the Americas Board. O Sr. Peter possui mestrado em Ciências Florestais e Ambientais pela Yale University e bacharelado em Ecologia da Vida Selvagem pela Rutgers University, além de doutorado honorário em ciências pela Michigan State University e Rutgers University.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do Conselho de Administração e Membro do Comitê de ESG.	28/04/2023	Sim	29/04/2021

Nome RENAN CHIEPPE **CPF:** 674.438.187-34 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresário **Data de Nascimento:** 06/04/1962

Experiência Profissional: Renan Chieppe é um membro independente do nosso conselho de administração desde 15 de agosto de 2012. É Vice-Presidente do Grupo Águia Branca - Divisão de Passageiros, tendo ocupado o cargo de Diretor Executivo do Grupo Águia Branca até dezembro de 2022, por um mandato de 4 anos. O Sr. Chieppe é membro do Conselho de Administração da VIX Logística, ele é também o atual presidente da Fetransportes (Federação das Empresas de Transportes no Estado do Espírito Santo) e ex-presidente da ABRATI - Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros. É formado em Administração de Empresas e possui Especialização em Gestão Avançada pela Fundação Dom Cabral.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do Conselho de Administração e Membro do Comitê de ESG.	28/04/2023	Sim	15/08/2012

Nome Renata Faber Rocha Ribeiro **CPF:** 215.671.488-67 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Administradora de Empresas **Data de Nascimento:** 01/06/1980

Experiência Profissional: Renata Faber Rocha Ribeiro é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 29 de dezembro de 2022. A Sra. Renata é formada em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, e atua no Grupo BTG Pactual desde agosto de 2020, onde ocupa o cargo de Diretora de ESG da Revista Exame. Antes disso, a Sra. Renata acumulou mais de 15 anos de experiência em Equity Research no Itaú BBA, nos setores de transportes, logística e bens de capital, sendo reconhecida pelo ranking da revista Institutional Investor como uma das melhores analistas da América Latina desses setores, entre os anos de 2005 e 2017. A Sra. Renata também estudou Liderança em Sustentabilidade e Responsabilidade Corporativa na 210 London Business School, e vem atuando ativamente em diversas parcerias e projetos voltados para o avanço da agenda de sustentabilidade. É também membro independente do nosso Comitê de Auditoria Estatutário desde 08 de dezembro de 2022.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Membro Independente do CA e Membro do Comitê de Auditoria Estatutário.	28/04/2023	Sim	29/12/2022

Nome Rene Santiago dos Santos **CPF:** 125.488.008-90 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Cientista Contábil **Data de Nascimento:** 24/07/1970

Experiência Profissional: Rene Santiago dos Santos, é membro efetivo do Conselho Fiscal da Companhia, desde abril de 2023. O Sr. Rene possui quase 30 anos de experiência em empresas de grande porte, com atuação em cargos de liderança nas áreas de finanças e controladoria, especialmente nos setores de transporte aéreo, varejo e auditoria. Atuou como Diretor Financeiro e de Controladoria da Companhia por mais de 11 anos, assim como exerceu os cargos de Diretor Financeiro e Administrativo e de Diretor de Relações com Investidores da Marisa Lojas S.A., entre agosto de 2022 e fevereiro de 2023. O Sr. Rene também atuou como Diretor Executivo Financeiro da AMIL - United Health Group Brasil, e da Arcos Dourados Brasil, além de ter ocupado outros diversos cargos da área financeira nas empresas TAM Linhas Aéreas, Grupo Pão de Açúcar e C&A Modas. Iniciou sua carreira no setor de auditoria, tendo atuado na PwC Auditores Independentes Ltda. O Sr. Rene é formado em Ciências Contábeis, e também possui Pós-Graduação em Controladoria pela Fundação Getúlio Vargas - FGV.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	28/04/2023	Até a AGO de 2024.	C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador	Membro Efetivo do Conselho Fiscal.	28/04/2023	Sim	28/04/2023

Nome Sergio Eraldo de Salles Pinto **CPF:** 317.309.901-00 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Engenheiro e Economista **Data de Nascimento:** 24/09/1964

Experiência Profissional: Sérgio Eraldo de Salles Pinto é Vice-Presidente do nosso Conselho de Administração, tendo sido eleito como membro independente desde 10 de março de 2008. Sergio é Diretor-Presidente do Grupo Bozano e atualmente também atua como membro externo do Comitê de Auditoria, Risco e Ética da Embraer, membro de Comitês de Investimento da Crescera Capital, CEO da Legend Capital e membro representante do Comitê de Acionistas do Conglomerado Alfa. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração de grandes companhias, como Netpoints, Embraer, Votorantim S.A. e Votorantim Finanças, tendo atuado também como diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A., e ocupado o cargo de presidente do Bozano Simonsen Securities de Londres. Sergio é formado em Economia e Engenharia Elétrica pela Universidade de Brasília e possui mestrado em Economia pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro, e mestrado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	28/04/2023	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	Vice-Presidente do CA; Membro Coordenador do CAE; Membro do Comitê de Remuneração.	28/04/2023	Sim	22/12/2010

7.4 Composição dos comitês

Nome: Carolyn Luther Trabuco **CPF:** 233.489.908-90 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresária **Data de Nascimento:** 15/04/1969

Experiência Profissional: Carolyn Luther Trabuco é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. A Sra. Carolyn é fundadora do Thistledown Advisory Group LLC., que presta consultoria a empresas com foco em oportunidades disruptivas, de alto crescimento do setor, criadas por iniciativas de ESG e por demandas de investimento impulsionadas pela sustentabilidade. Antes de fundar a Thistledown, ela foi gerente de portfólio e consultora sênior da Phibro Energy Trading LLC., sendo responsável por investimentos em recursos globais e ações de energia. Antes disso, Carolyn foi gerente de portfólio e analista sênior de Equity Research na Pequot Capital Management, onde estruturou investimentos globais em metais, mineração, aço, assim como investimentos no Brasil. Carolyn começou sua carreira na área de investimentos em Equity Research na Fidelity Investments, e mais tarde nas empresas Lehman Brothers, Montgomery Securities e First Union Capital Markets, em Wall Street. A Sra. Trabuco também atua como membro independente do Conselho de Administração da Critical Metals Corp., a ser a operadora da primeira mina de lítio totalmente licenciada da Europa, bem como, é membro do Conselho de Administração e do Comité de Auditoria da Sizzle Acquisition Corp., listada na NASDAQ. Em janeiro de 2023, a Sra. Trabuco ingressou como conselheira da NYSE Board Diversity Initiative - Iniciativa de Diversidade do Conselho da NYSE. Carolyn é bacharel em História da Arte pela Georgetown University e mestre em Administração Pública (MPA) pela Sacred Heart University

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	08/08/2011	Indeterminado			08/08/2011	Sim	08/08/2011
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	08/08/2011	Indeterminado	Comitê de ESG		08/08/2011	Sim	08/08/2011

Nome: David Gary Neeleman **CPF:** 744.573.731-68 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresário **Data de Nascimento:** 16/10/1959

Experiência Profissional: David Gary Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é o Presidente do Conselho de Administração da Azul e atuou como Diretor-Presidente desde que fundou a Azul, em janeiro de 2008, até julho de 2017. Antes da fundação da Azul, o Sr. David fundou a JetBlue Airways, onde ocupou a posição de Diretor-Presidente de 1998 a 2007, e a posição de Presidente do Conselho de Administração, de 2002 a 2008. A carreira do Sr. David no setor de companhias aéreas começou em 1984, quando ele co-fundou a Morris Air. Como Presidente da Morris Air, ele implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas a distância, sendo a base do sistema de call center da JetBlue Airways. O Sr. David vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies Incorporated. Posteriormente, ele vendeu a Open Skies Inc. para a Hewlett Packard, em 1999. O Sr. David também foi o cofundador da WestJet Airlines e foi membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. Atualmente, o Sr. David também atua como CEO e Presidente do Conselho de Administração da Breeze AirwaysTM, bem como membro do conselho de administração da Azorra Aviation LLC., conforme anunciado em 02 de julho de 2022, e como membro do conselho de administração da Lilium N.V., desde setembro de 2021.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	08/08/2011	Indeterminado			08/08/2011	Sim	08/08/2011

Nome: Gilberto de Almeida Peralta **CPF:** 446.658.817-15 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 03/05/1957

Experiência Profissional: Gilberto de Almeida Peralta é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 40 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Gilberto atuou em várias posições de liderança no conglomerado global da General Electric (GE), incluindo os cargos de Diretor-Presidente da GE Brasil, de Gerente Geral da GE Capital Aviation Services na América Latina e Caribe, tendo ocupado também o cargo de Vice-Presidente da GE Aviation na França, onde liderou a área de aeronaves da Airbus. O Sr. Gilberto possui bacharelado em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis, e atualmente também atua como Presidente do Conselho de Administração da Helibras – Helicópteros do Brasil S.A., subsidiária do Grupo Airbus, e como conselheiro independente da Ascensus Group.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/10/2018	Até 10 anos.	Comitê de ESG		30/10/2018	Sim	30/10/2018

Nome: Michael Paul Lazarus **CPF:** 704.452.781-70 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Administrador de Empresas **Data de Nascimento:** 20/05/1955

Experiência Profissional: Michael Paul Lazarus é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 20 de fevereiro de 2013. Atualmente, o Sr. Lazarus gere o LAZCAP, um escritório familiar que investe em startups em estágio inicial e empresas em fase inicial de crescimento. Foi um dos cofundadores, em 1991, da Weston Presidio Capital, uma empresa de private equity com foco em empresas em crescimento, e atualmente atua como um de seus Sócios Gerentes. Também atua como sócio fundador da Main Post Partners, um fundo de investimento de São Francisco, na Califórnia. Antes da criação da Weston Presidio Capital, atuou como Diretor-Geral e Diretor do Departamento de Colocação Privada da Montgomery Securities. Anteriormente, foi presidente fundador da JetBlue Airways e atuou no Conselho de Administração dessa empresa aérea, bem como nos Conselhos de Administração da Restoration Hardware, Morris Air, Guitar Center, da Fender Musical Instruments Corp., Integro e Jimmy John's LLC. e em diversas outras empresas privadas. Michael se formou em Contabilidade pelo Grove City College e é contador público certificado nos Estados Unidos.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	09/08/2021	Indeterminado	Comitê de ESG		09/08/2021	Sim	09/08/2021

Nome: Peter Allan Otto Seligmann **CPF:** 716.915.471-40 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Cientista Florestal **Data de Nascimento:** 30/09/1950

Experiência Profissional: Peter Allan Otto Seligmann é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 29 de abril de 2021. Ele é CEO e cofundador da Nia Tero, uma entidade que trabalha ao lado de povos indígenas e junto a comunidades locais para garantir seus direitos, culturas e bem-estar por meio de acordos que asseguram a vitalidade de seus oceanos e terras. O Sr. Peter também é Presidente do Conselho de Administração e ex-CEO da Conservation International (CI), uma organização global sem fins lucrativos que ele cofundou em 1987. Sob a liderança do Sr. Peter, a CI surgiu como uma das organizações de conservação mais impactantes do mundo. A CI, atuando em mais de 40 países, se tornou uma líder de ponta na valorização e cuidado sustentável da natureza para o bem-estar das pessoas. Por quase 40 anos, o Sr. Peter tem sido uma voz influente e inspiradora na área da conservação. Ele trabalha em parceria com governos, comunidades e empresas para encontrar soluções inovadoras e pragmáticas para garantir a sustentabilidade de nossos recursos naturais. O Sr. Peter é Diretor da First Eagle Holdings, Inc., uma empresa que se dedica à conservação dos nossos recursos naturais, e também é membro do Council on Foreign Relations (CFR). Atua no conselho consultivo da BDT & Company, e também nos conselhos da Mulago Foundation, Lafayette Square, Only One e Glassybaby. No ano de 2000, o Sr. Peter foi nomeado pelo então presidente americano, Bill Clinton, para o Enterprise for the Americas Board. O Sr. Peter possui mestrado em Ciências Florestais e Ambientais pela Yale University e bacharelado em Ecologia da Vida Selvagem pela Rutgers University, além de doutorado honorário em ciências pela Michigan State University e Rutgers University.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	09/08/2021	Indeterminado	Comitê de ESG		09/08/2021	Sim	09/08/2021

Nome:	RENAN CHIEPPE	**CPF:**	674.438.187-34	**Passaporte:**		**Nacionalidade:**	Brasil	**Profissão:**	Empresário	**Data de Nascimento:**	06/04/1962

Experiência Profissional: Renan Chieppe é um membro independente do nosso conselho de administração desde 15 de agosto de 2012. É Vice-Presidente do Grupo Águia Branca - Divisão de Passageiros, tendo ocupado o cargo de Diretor Executivo do Grupo Águia Branca até dezembro de 2022, por um mandato de 4 anos. O Sr. Chieppe é membro do Conselho de Administração da VIX Logística, ele é também o atual presidente da Fetransportes (Federação das Empresas de Transportes no Estado do Espírito Santo) e ex-presidente da ABRATI - Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros. É formado em Administração de Empresas e possui Especialização em Gestão Avançada pela Fundação Dom Cabral.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	09/08/2021	Indeterminado	Comitê de ESG		09/08/2021	Sim	09/08/2017

Nome:	Renata Faber Rocha Ribeiro	**CPF:**	215.671.488-67	**Passaporte:**		**Nacionalidade:**	Brasil	**Profissão:**	Administradora de Empresas	**Data de Nascimento:**	01/06/1980

Experiência Profissional: Renata Faber Rocha Ribeiro é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 29 de dezembro de 2022. A Sra. Renata é formada em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, e atua no Grupo BTG Pactual desde agosto de 2020, onde ocupa o cargo de Diretora de ESG da Revista Exame. Antes disso, a Sra. Renata acumulou mais de 15 anos de experiência em Equity Research no Itaú BBA, nos setores de transportes, logística e bens de capital, sendo reconhecida pelo ranking da revista Institutional Investor como uma das melhores analistas da América Latina desses setores, entre os anos de 2005 e 2017. A Sra. Renata também estudou Liderança em Sustentabilidade e Responsabilidade Corporativa na 210 London Business School, e vem atuando ativamente em diversas parcerias e projetos voltados para o avanço da agenda de sustentabilidade. É também membro independente do nosso Comitê de Auditoria Estatutário desde 08 de dezembro de 2022.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	09/12/2022	Até 10 anos.			09/12/2022	Sim	09/12/2022

Nome:	Sergio Eraldo de Salles Pinto	**CPF:**	317.309.901-00	**Passaporte:**		**Nacionalidade:**	Brasil	**Profissão:**	Engenheiro e Economista	**Data de Nascimento:**	24/09/1964

Experiência Profissional: Sérgio Eraldo de Salles Pinto é Vice-Presidente do nosso Conselho de Administração, tendo sido eleito como membro independente desde 10 de março de 2008. Sergio é Diretor-Presidente do Grupo Bozano e atualmente também atua como membro externo do Comitê de Auditoria, Risco e Ética da Embraer, membro de Comitês de Investimento da Crescera Capital, CEO da Legend Capital e membro representante do Comitê de Acionistas do Conglomerado Alfa. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração de grandes companhias, como Netpoints, Embraer, Votorantim S.A. e Votorantim Finanças, tendo atuado também como diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A., e ocupado o cargo de presidente do Bozano Simonsen Securities de Londres. Sergio é formado em Economia e Engenharia Elétrica pela Universidade de Brasília e possui mestrado em Economia pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro, e mestrado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	18/02/2014	Até 10 anos.			18/02/2014	Sim	18/02/2014
Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	08/08/2011	Indeterminado			08/08/2011	Sim	08/08/2011

7.5 Relações familiares

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não há relação conjugal, união estável ou parentesco até o 2º grau relacionadas a administradores, controladas e controladores da Companhia.

7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não houve ocorrências aderentes aos requisitos previstos nas alíneas do item 7.6 deste Formulário de Referência para o exercício de 2022.

7.7 Acordos/seguros de administradores

Contratamos regularmente seguro de responsabilidade civil para nossos Administradores ("D&O"), em condições usuais de mercado. Nossos diretores e executivos estão cobertos por um seguro de responsabilidade civil desde o início de nossa atividade. As apólices de seguro de nossos diretores e executivos atuais, que firmamos em 17 de março de 2023, são fornecidas pela Zurich Minas Brasil Seguros S.A. e Akad Seguros S.A., são renováveis a cada ano, devendo ser renovadas em 17 de março de 2024. O prêmio do seguro é de US$ 1.367.080,00 e US$ 532.289,00, respectivamente. Juntas, as apólices têm uma cobertura máxima de US$ 20.000.000,00. Estas apólices cobrem danos ou custos no caso de nossos diretores ou dirigentes sofrerem perdas como resultado de uma ação judicial por suposta má conduta enquanto atuam na qualidade de diretores ou dirigentes. Ver "Item 11.2. Transações de Partes Relacionadas".

A apólice de D&O contratada conta ainda com: cobertura adicional para reclamações tributárias; penhora online/indisponibilidade de bens; multas e penalidades civis e administrativas; danos morais; danos corporais; erros e omissões quando da desconsideração da personalidade jurídica; reclamações do tomador do seguro contra um segurado e reclamações de segurado contra segurado; concessão de período adicional de cobertura para segurados aposentados; e gastos com processo de extradição, respeitados os limites, termos, condições e exclusões da apólice contratada.

A contratação da cobertura de pagamento de multas e acordos contratuais visa garantir aos administradores que a Companhia os manterá indenes contra perdas decorrentes de reclamações de terceiros que acarretem em multas e penalidades em virtude de atos danosos praticados no exercício regular das suas funções, excetuadas as hipóteses de culpa grave e dolo, além de outras previstas no mesmo contrato. A Companhia entende que ao contratar essa cobertura em seu D&O estará em conformidade com as melhores práticas de mercado, aumentando a proteção de seus administradores no exercício de sua função na Companhia.

Além disso, celebramos contratos de indenidade em favor de dois dos nossos membros do Conselho de Administração, por meio dos quais nos comprometemos a indenizá-los e mantê-los indenes por quaisquer perdas decorrentes do exercício de seus cargos na Companhia, exceto nos casos dolo, fraude ou negligência grave.

7.8 Outras informações relevantes

Práticas da Companhia quanto às assembleias gerais (para os últimos três exercícios):

Assembleia	Data da Realização	Instalação em Segunda Convocação	Quórum de Instalação
AGOE	28/04/2023	Não	100% ON
			37,18% PN
AGE	29/12/2022	Não	100% ON
			20,56% PN
AGE	09/09/2022	Não	100% ON
			4,01% PN
AGOE	28/04/2022	Não	67,01% PN
			64,53% e 63,94% PN
AGOE	29/04/2021	Não	100% ON
			60,7% PN
AGE	10/08/2020	Não	100% ON
			30,67% PN
AGE	19/06/2020	Não	100% ON
AGOE	29/04/2020	Não	100% ON
			40,11% PN
AGE	02/03/2020	Não	100% ON
			53,45% PN

A) Comitês Não Estatutários

Além dos Comitês reportados no item 7.2 deste Formulário de Referência, a Companhia conta com um Comitê de Ética e Conduta. Referido Comitê se reporta diretamente ao Comitê de ESG da Companhia e é composto por 3 (três) membros, sendo: (i) o Diretor Vice-Presidente Financeiro da Companhia, que atua como Coordenador do Comitê; (ii) o Diretor Jurídico; e (iii) o Diretor de Recursos Humanos.

São as principais competências do Comitê de Ética e Conduta:

(i) promover a divulgação do Código de Ética e Conduta no âmbito geral da Companhia, bem como para terceiros;

(ii) examinar e avaliar questões apresentadas ao Comitê relativas à responsabilidade, comportamento e ética de funcionários e parceiros da Companhia e suas afiliadas, fornecendo pareceres conclusivos e, se necessário, recomendações para a regularização de situações submetidas para análise;

(iii) receber, analisar e tratar os relatos de não-conformidade oriundos do Canal Confidencial (e quaisquer outros meios utilizados para a comunicação de incidentes) classificados como sendo de “crítico” ou “alto” impacto. Os relatos classificados como sendo de “médio” ou “fraco” impacto somente serão apreciados pelo Comitê a critério do Gerente de Auditoria Interna;

7.8 Outras informações relevantes

(iv) solicitar informações, dados e depoimentos a qualquer funcionário da Companhia ou de suas afiliadas, com o propósito de esclarecer as questões sob análise;

(v) em caso de relatos de não conformidade, verificar inicialmente a sua admissibilidade, para, em seguida, formalizar o processo. O processo instaurado pelo Comitê deverá ser concluído no prazo médio de 40 (quarenta) dias corridos;

(vi) propor sanções a funcionários da Companhia ou de suas afiliadas, bem como a terceiros, de acordo com a legislação vigente e medidas disciplinares previstas nas políticas internas da Companhia;

(vii) manter o sigilo de todas as informações de que tiver conhecimento em razão da atuação do Comitê, tendo em vista que a confidencialidade dos assuntos tratados; e

(viii) propor alterações ao Código de Ética e Conduta.

As alterações propostas deverão ser analisadas e aprovadas pelo Comitê de ESG da Companhia, e propostas à aprovação pelo Conselho de Administração da Companhia.

8.1 Política ou prática de remuneração

8.1. Descrever a política ou prática de remuneração do conselho de administração, da diretoria estatutária e não estatutária, do conselho fiscal, dos comitês estatutários e dos comitês de auditoria, de risco, financeiro e de remuneração, abordando os seguintes aspectos

a. objetivos da política ou prática de remuneração

O objetivo da nossa política de remuneração é definir regras e procedimentos da remuneração dos nossos administradores a fim de garantir a atração, retenção, motivação e desenvolvimento alinhados com os nossos objetivos estratégicos.

A remuneração fixa de nossos membros da diretoria é baseada em tabela salarial criada para manter o equilíbrio interno entre as funções e com subsídio de informações de mercado obtidas por pesquisas realizadas por consultorias especializadas. A remuneração variável de nossos diretores é baseada em metas de rentabilidade, satisfação do cliente, satisfação do tripulante, e desempenho operacional contratadas com base em nosso Planejamento Estratégico. Possuímos, também, um programa de Gestão de Desempenho, que fornece subsídio para uma correta avaliação das metas contratadas, bem como da avaliação individual de cada executivo.

Nosso Conselho de Administração terá a remuneração fixada conforme definido em Assembleias Gerais de Acionistas, observado o direito de voto dos detentores de ações preferenciais, nos termos do Artigo 5º, Parágrafo Nono, item (viii) do Estatuto Social, competindo ao Conselho de Administração o estabelecimento da remuneração individual de cada membro.

Nossos comitês internos de assessoramento do Conselho de Administração da Companhia são compostos em sua maioria por membros titulares ou suplentes do Conselho de Administração.

b. Práticas e procedimentos adotados pelo conselho de administração para definir a remuneração individual do conselho de administração e da diretoria:

Nossos diretores executivos têm direito a uma remuneração que consiste em um componente fixo e variável. A remuneração fixa mensal paga aos nossos administradores é baseada em práticas de mercado e pesquisas elaboradas por consultoria independente e consiste em treze pagamentos mensais por ano. Tais valores estão sujeitos a reajuste anual. O componente variável consiste em bônus, ações e opções de ações restritas, conforme descrito abaixo.

A remuneração variável de curto prazo é baseada em metas que, se atingidas, dão direito ao diretor a um bônus anual baseado em seu desempenho individual. As metas são estabelecidas no início do ano com base em nosso plano estratégico. Os principais indicadores de desempenho considerados para fins de remuneração variável são margem operacional, satisfação do cliente, satisfação dos tripulantes e pontualidade. Para os gestores, metade da remuneração variável de curto prazo é baseada em nosso desempenho e a outra metade é baseada no desempenho individual. Para diretores, 80% da remuneração variável de curto prazo é baseada em nosso desempenho e 20% é baseada no desempenho individual. Por outro lado, nossa remuneração variável de longo prazo envolve a outorga de ações e opções de ações restritas. Além disso, nossos diretores recebem benefícios em linha com as práticas de mercado, que incluem seguro médico, odontológico e de vida, vale-refeição e passagem aérea em nossos voos.

Somente os membros independentes de nosso conselho de administração, conforme regulamento do segmento Nível 2 da B3, recebem remuneração por seus serviços por meio de valor fixo mensal ou valor fixo por participação em reunião.

Alguns de nossos executivos recebem benefícios adicionais, como um pacote de auxílio para mensalidades escolares e moradia para nossos executivos expatriados. Nesse pacote, a ALAB deu garantia de aluguel e outros pagamentos em três contratos de aluguel para moradias familiares no Brasil. Além disso, nossos conselheiros, diretores e diretores não estatutários têm direito a passagens aéreas gratuitas para seus familiares imediatos.

c. composição da remuneração, indicando:

i. descrição dos diversos elementos que compõem a remuneração, incluindo, em relação a cada um deles:

- Seus objetivos e alinhamento aos interesses de curto, médio e longo prazo do emissor;

<u>Conselho de Administração</u>

A remuneração do nosso Conselho de Administração é composta por uma remuneração fixa anual. O componente fixo tem por objetivo compensar adequadamente os nossos conselheiros pela sua participação nas reuniões e pelas suas contribuições ao Conselho de Administração e a nós.

Os membros do nosso Conselho de Administração fazem jus ao benefício de: concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia.

8.1 Política ou prática de remuneração

Adicionalmente, a título de incentivo de longo prazo, o Plano de Opções de Ações e de Ações Restritas estabelecem um mecanismo específico de concessão de ações da Companhia para os membros do Conselho de Administração.

Diretoria Estatutária

A Política de Remuneração dos membros de nossa Diretoria Estatutária, é composta por:

Salário base mensal, composto de treze pagamentos mensais ao ano, tendo por objetivo a compensação direta pelos serviços prestados, em linha com as práticas do mercado;

Pacote de benefícios, que inclui assistência médica e odontológica, refeições, seguro de vida e concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia. Objetiva o oferecimento de um pacote atrativo e compatível com a prática de mercado;

Remuneração Variável, concedido anualmente em forma de bônus, podendo também ser pago por meio de Programa de Participação nos Lucros e Resultados conforme a Lei nº 10.101, de 19 de dezembro de 2000 ("PLR"). Tem como objetivo direcionar as ações dos executivos ao cumprimento de nossos objetivos estratégicos, visando atender os interesses dos investidores, da comunidade, clientes e dos tripulantes-azul;

Incentivo de longo prazo, concedido mediante plano de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, cuja distribuição é realizada em função do nível do cargo, pessoas chaves da Companhia e desempenho individual. Pretende estabelecer um comprometimento e visão de longo prazo do executivo com a Companhia, criar um vínculo mais duradouro com o desempenho e valorização da Companhia e fortalecer o alinhamento de objetivos entre executivos e investidores da Companhia.

Comitês:

Os presidentes dos nossos comitês estatutários de assessoramento ao Conselho de Administração fazem jus a uma remuneração adicional.

Os membros do Conselho de Administração que participam de nossos comitês não fazem jus a remuneração adicional.

Atualmente, temos como comitês de assessoramento do Conselho de Administração: o Comitê de Auditoria Estatutário, Comitê de Remuneração, Comitê de ESG e Comitê de Ética e Conduta.

Conselho Fiscal:

A remuneração dos membros do Conselho Fiscal, instalado por solicitação da Assembleia Geral, será composta por remuneração mensal a qual não pode ser inferior, para cada membro em exercício, a 10% da remuneração fixa que, em média, for atribuída a cada diretor, nos termos do §3º do artigo 162 da Lei das S.A.

8.1 Política ou prática de remuneração

- *Sua proporção na remuneração total nos 3 últimos exercícios sociais;*

Nossos executivos têm remuneração composta por elementos fixos e variáveis, nas seguintes proporções:

2023								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	14,2%	1,4%	3,9%	0,0%	0,0%	80,5%	0,0%
Diretoria Estatutária	%	14,6%	2,3%	4,1%	16,3%	0,0%	62,7%	0,0%
Conselho Fiscal	%	78,6%	21,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

(*) O valor estimado da remuneração baseada em ações depende de vários fatores, incluindo o preço da ação da Companhia, sua volatilidade, a taxa de juros, entre outros, e, portanto, é sujeito a oscilações. Ademais, o valor reconhecido na despesa não necessariamente configura saída de caixa, e pode demorar até cinco anos para ser adquirido e até 10 anos para ser liquidado a depender do programa e do tipo de instrumento.

2022								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	33,3%	3,3%	8,8%	0,0%	0,0%	87,4%	0,0%
Diretoria Estatutária	%	30,2%	4,8%	8,5%	46,3%	0,0%	-34,6%	0,0%
Conselho Fiscal	%	-	-	-	-	-	-	-

(*) O valor estimado da remuneração baseada em ações depende de vários fatores, incluindo o preço da ação da Companhia, sua volatilidade, a taxa de juros, entre outros, e, portanto, é sujeito a oscilações. Ademais, o valor reconhecido na despesa não necessariamente configura saída de caixa, e pode demorar até cinco anos para ser adquirido e até 10 anos para ser liquidado a depender do programa e do tipo de instrumento.

(**) A diminuição na estimativa da remuneração em 2022 é devido aos cancelamentos parciais da outorga de phantom shares (item 8.2 e 8.4), que acarretou na reversão de despesas contabilizadas em períodos anteriores, com efeito compensatório na remuneração de 2023 devido à outorga de novos planos e programas de remuneração baseado em ações em substituição aos planos de phantom shares cancelados.

2021								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	31,0%	3,2%	8,2%	0,0%	0,0%	57,6%	0,0%
Diretoria Estatutária	%	28,2%	4,6%	7,9%	24,0%	0,0%	35,3%	0,0%
Conselho Fiscal	%	-	-	-	-	-	-	-

- Metodologia de cálculo e de reajuste de cada um dos elementos da remuneração

Os salários fixos e benefícios são baseados em valores de mercado aferidos por pesquisa realizada por consultorias especializadas. A remuneração fixa mensal segue nossa política e tabela salarial, criada com base nas pesquisas de mercado acima citadas, e pela discricionariedade de nossos administradores. Os valores são reajustados anualmente conforme resultado de acordo coletivo realizado entre os sindicatos representantes da empresa e dos trabalhadores e de acordo com a análise da movimentação salarial do mercado apresentada pelas pesquisas salariais e de benefícios.

A remuneração variável (bônus anual) é calculada com base em nosso programa de gestão de desempenho que visa o reconhecimento do cumprimento das metas com o pagamento de remuneração variável anual sobre múltiplos de salários de cada executivo.

Por sua vez, os incentivos de longo prazo são calculados com base em nosso plano de opção de compra de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, conforme descritos a seguir no item 13.4 deste Formulário de Referência.

8.1 Política ou prática de remuneração

- *Principais indicadores de desempenho nele levados em consideração, inclusive, se for o caso, indicadores ligados a questões ASG*

A definição da remuneração total de nossos executivos tem o intuito de promover salários condizentes com a posição da empresa no mercado e com as responsabilidades individuais exigidas para cada função. Para determinar a parcela fixa da remuneração são consideradas pesquisas salarias conduzidas por consultorias especializadas e indicadores de responsabilidade e complexidade de cada cargo. Além disso, a qualificação profissional de cada indivíduo, seu nível de desempenho e comprometimento acrescentam fatores para esta avaliação. A remuneração variável de nossos executivos é definida com base em indicadores de desempenho individual e global, atreladas ao nosso plano estratégico e programa de desempenho. Para aferir o resultado global são utilizados indicadores financeiros e operacionais tais como EBITDA, margem operacional, pontualidade, pesquisas de satisfação do cliente e do tripulante e ESG.

ii. Razões que justificam a composição da remuneração

A composição da remuneração considera as responsabilidades de cada cargo e tem como parâmetro os valores praticados pelo mercado para os profissionais que exercem funções equivalentes.

iii. Existência de membros não remunerados pelo Emissor e a razão para este fato

Não há pagamento de remuneração a quatro membros que representam acionistas com direito a assento no Conselho de Administração. São realizados pagamentos adicionais de remuneração apenas aos membros do Conselho de Administração que presidem os Comitês da Companhia.

d. Existência de remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos

Os membros de nosso Conselho de Administração e Diretores não recebem remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos.

e. Existência de qualquer remuneração ou benefício vinculado à ocorrência de determinado evento societário, tal como alienação do nosso controle societário do emissor

Com a consumação do IPO em abril de 2017, os Beneficiários (conforme definido no item 13.4 abaixo) passaram a fazer jus às opções de ações, ações restritas e opções virtuais de compra de ações (conforme definido no item 13.4 ‘c’ abaixo).

8.2 Remuneração total por órgão

Remuneração total prevista para o Exercício Social corrente 31/12/2023 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,25	4,00	2,00	17,25
Nº de membros remunerados	11,25	4,00	2,00	17,25
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	3.172.837,00	7.710.992,00	154.587,00	11.038.416,00
Benefícios direto e indireto	315.000,00	1.223.422,00	42.000,00	1.580.422,00
Participações em comitês	879.001,00	0,00	0,00	879.001,00
Outros	0,00	2.167.560,00	0,00	2.167.560,00
Descrição de outras remunerações fixas	.	Benefícios	.	
Remuneração variável				
Bônus	0,00	8.649.079,00	0,00	8.649.079,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis	0	.	.	
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	18.026.092,00	33.236.076,00	0,00	51.262.168,00
Observação	0	.	.	
Total da remuneração	22.392.930,00	52.987.129,00	196.587,00	75.576.646,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2022 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	4,00		15,00
Nº de membros remunerados	11,00	4,00		15,00
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	3.125.000,00	7.577.753,00		10.702.753,00

Benefícios direto e indireto	308.000,00	1.208.766,00		1.516.766,00
Participações em comitês	825.000,00	0,00		825.000,00
Outros	0,00	2.130.106,00		2.130.106,00
Descrição de outras remunerações fixas		.		
Remuneração variável				
Bônus	0,00	11.603.168,00		11.603.168,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações variáveis		O valor abaixo da remuneração baseada em ações (Incluindo opções) é negativo em R$ 8.675.005,00, devido aos cancelamentos parciais da outorga de phantom shares (item 8.4), que acarretou na reversão de despesas contabilizadas em períodos anteriores, com efeito compensatório na remuneração de 2023 devido à outorga de novos planos e programas de remuneração baseado em ações em substituição aos planos de phantom shares cancelados. Favor considerar o valor total remuneração do órgão de R$ 13.844,788. Conselho de Administração R$ 12.463,406 + Diretoria Estatutária R$ 13.844,788 = Total R$ 26.308,194		
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	8.205.406,00	8.675.005,00		16.880.411,00
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos. (3) O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos. (3) O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício.		
Total da remuneração	12.463.406,00	31.194.798,00		43.658.204,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2021 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	4,00		15,00
Nº de membros remunerados	10,75	4,00		14,75
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	2.912.133,00	7.075.551,00		9.987.684,00
Benefícios direto e indireto	301.000,00	1.369.524,00		1.670.524,00
Participações em comitês	767.236,00	0,00		767.236,00
Outros	0,00	1.988.937,00		1.988.937,00
Descrição de outras remunerações fixas		INSS		
Remuneração variável				
Bônus	0,00	6.016.259,00		6.016.259,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	5.408.110,00	8.847.043,00		14.255.153,00
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos. (3) O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos. (3) O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício.		
Total da remuneração	9.388.479,00	25.297.314,00		34.685.793,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2020 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	4,00		15,00
Nº de membros remunerados	10,25	4,00		14,25
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	2.037.383,00	5.382.543,00		7.419.926,00
Benefícios direto e indireto	287.000,00	1.183.293,00		1.470.293,00
Participações em comitês	470.700,00	0,00		470.700,00
Outros	0,00	1.513.033,00		1.513.033,00
Descrição de outras remunerações fixas		INSS		
Remuneração variável				
Bônus	0,00	178.905,00		178.905,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	7.991.198,00	23.080.497,00		31.071.695,00
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos. (3) O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até [dez] anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos. (3) O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até [dez] anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício.		
Total da remuneração	10.786.281,00	31.338.271,00		42.124.552,00

8.3 Remuneração Variável

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11,25	4,00	2,00	**17,25**
N° de membros remunerados	0,00	4,00	0,00	**4,00**
Esclarecimento	.		.	
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	4256693,00	0,00	**4.256.693,00**
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	9364726,00	0,00	**9.364.726,00**
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	8513387,00	0,00	**8.513.387,00**
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	8649079,00	0,00	**8.649.079,00**
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	**0,00**
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	**0,00**
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00	0,00	**0,00**
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00	0,00	**0,00**

Exercício Social: 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11,00	4,00		**15,00**
N° de membros remunerados	11,00	4,00		**15,00**
Esclarecimento				
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	3894884,00		**3.894.884,00**
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	8568744,00		**8.568.744,00**
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	7789768,00		**7.789.768,00**
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	11603168,00		**11.603.168,00**
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00		**0,00**
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00		**0,00**
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00		**0,00**
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00		**0,00**

Exercício Social: 31/12/2021

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11,00	4,00		**15,00**
N° de membros remunerados	10,75	4,00		**14,75**
Esclarecimento				
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	3534416,00		**3.534.416,00**
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	7775715,00		**7.775.715,00**
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	7068832,00		**7.068.832,00**
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	6016259,00		**6.016.259,00**
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00		**0,00**
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00		**0,00**
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00		**0,00**
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00		**0,00**

Exercício Social: 31/12/2020

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	4,00		**15,00**
Nº de membros remunerados	10,25	4,00		**14,25**
Esclarecimento				
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	2875504,00		**2.875.504,00**
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	6326110,00		**6.326.110,00**
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	5751009,00		**5.751.009,00**
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	178905,00		**178.905,00**
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00		**0,00**
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00		**0,00**
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00		**0,00**
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00		**0,00**

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

8.4. Em relação ao plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária, em vigor no último exercício social e previsto para o exercício social corrente, descrever

a. Termos e condições gerais

PRIMEIRO PLANO DE OPÇÕES

O nosso primeiro plano de outorga de opção de compra de ações preferenciais de nossa emissão ("Primeiro Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11de dezembro de 2009, conforme aditado. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber as opções do Primeiro Plano de Opções os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves, inclusive de quaisquer de nossas controladas diretas ou indiretas ("Beneficiários"). O Primeiro Plano de Opções é administrado por um comitê interno deremuneração, criado pelo nosso Conselho de Administração, que tem legitimidade para tomar todas as medidas necessárias à administração do Primeiro Plano de Opções, inclusive indicar os Beneficiários ("Comitê de Remuneração"). Adicionalmente, o Comitê de Remuneração pode estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Primeiro Plano de Opções (cada um, "Programa").

As opções do Primeiro Plano de Opções outorgadas conferirão ao Beneficiário o direito a (i) subscrever um determinado número de nossas ações preferenciais autorizadas e não emitidas, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas mas readquiridas por nós e mantidas em tesouraria.

Os termos e condições do Primeiro Plano de Opções são regulados em contratos de outorga deopção de compra de ações que celebramos com cada Beneficiário ("Contratos de Opção"). CadaPrograma estabelecido pelo Comitê de Remuneração contém (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar do Programa, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; e (ii) o preço de subscrição ou de aquisição das ações objeto de opção de compra e as condiçõespara seu pagamento. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Primeiro Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitêde Remuneração em 11 de dezembro de 2009, contempla a outorga de 5.718.400 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$3,42. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Primeiro Programa, apenas 5.032.800 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções

O Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 24 de março de 2011, contempla a outorga de 1.648.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa é de R$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Segundo Programa, apenas 1.572.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitêde Remuneração em 05 de abril de 2011, contempla a outorga das 685.600 opções remanescentes do Primeiro Programa. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa é de R$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Terceiro Programa, apenas 656.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

SEGUNDO PLANO DE OPÇÕES

O nosso segundo plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de nossa emissão ("Segundo Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Segundo Plano de Opções os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Segundo Plano de Opçõesé administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Segundo Plano de Opções.

As opções do Segundo Plano de Opções outorgadas conferirão ao Beneficiário o direito a (i) subscrever um determinado número de nossas ações preferenciais autorizadas e não emitidas, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas, mas readquiridas por nós e mantidas em tesouraria.

Os termos e condições das opções do Segundo Plano de Opções outorgadas são regulados emContratos de Opção a serem celebrados com cada Beneficiário. Ao Comitê de Remuneração compete (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar dos Programas, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; (ii) o preço de subscrição ou de aquisição dasações objeto de opção de compra e as condições para seu pagamento; e (iii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Segundo Plano de Opções. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Segundo Planode Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, porrecomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao nosso Segundo Plano de Opções para refletir as seguintes alterações: (i) alterar a definição de "Comitê de Remuneração" para refletir as atividades relacionadas à organização, administração e elaboração dos nossos planos de opções; (ii) excluir referências e definições relacionadas à nossa oferta pública inicial, tendo vista não serem mais aplicáveis; (iii) refletir a competência do nosso Conselho de Administração para aprovar e aditar os planos de opções, bem como de outorgá-los; (iv) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração relacionadas com a entrega e execução dos planos de ações restritas; (v) com o propósito de refletir o desdobramento de ações que ocorreu em 23 de fevereiro de 2017, aumentar o total de opções de ações que podemser outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de 3.738.364 para 7.476.728 ações; (vi) alterar o preço do exercício de cada ação correspondente às opções outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de modo a equalizar com o preço de opção negociado pelo valormais baixo no mercado de ações durante os 30 (trinta) dias que antecederem a outorga de opções aprovada pelo Conselho de Administração; e (vii) alterar o período máximo de exercíciodas opções para 10 anos contados a partir do início do período de *vesting* aplicável.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, contempla a outorga de 2.169.122 opções. Opreço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$19,15 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Segundo Plano de Opções

O Segundo Programa do Segundo Plano de Opções ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, contempla a outorga de 627.810 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa é de R$14,51 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitêde Remuneração em 1º de julho de 2016, contempla a outorga de 820.250 opções. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa é de R$14,50 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quarto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quarto Programa do Segundo Plano de Opções ("Quarto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, contempla a outorga de 680.467 opções. O preço de exercício de cada opção no Quarto Programa é de R$22,57 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quarto Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quinto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quinto Programa do Segundo Plano de Opções ("Quinto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 8 de agosto de 2022, contempla a outorga de 1.774.418 opções. O preço de exercício de cada opção no Quinto Programa é de R$11,07 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quinto Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Sexto Programa do Segundo Plano de Opções

O Sexto Programa do Segundo Plano de Opções ("Sexto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 8 de agosto de 2022, contempla a outorga de 1.514.999 opções. O preço de exercício de cada opção no Sexto Programa é de R$11,07 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quinto Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

TERCEIRO PLANO DE OPÇÕES

O Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações foi aprovado pelos nossos acionistas reunidosem Assembleia Geral Extraordinária realizada em 10 de março de 2017. O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da companhia, incluindo nosso Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a) a outorga de opções queresultem em um máximo de 11.679.389 ações preferenciais; (b) um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (c) o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*.

O Plano prevê ainda que o Conselho de Administração poderá aprovar diferentes Programas, determinando o preço de exercício das opções para cada um destes programas. Em cada Programa, o Conselho de Administração definirá as outorgas entre os diretores estatutários elegíveis, considerando, entre outros fatores, o atingimento de certas metas a serem estabelecidas pelo Conselho de Administração, com auxílio do Comitê de Remuneração e o interesse em reter o participante selecionado. No caso do Sr. David Neeleman, sua outorga de opções está condicionada à manutenção de cargo na Diretoria ou no Conselho de Admiração da Companhia.

O Conselho de Administração definirá se a Companhia irá emitir novas ações ou utilizar ações em tesouraria para liquidação dos exercícios de opções.

Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 14 de março de 2017, contempla a outorga de 9.343.510 opções.O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

é de R$11,85 por ação preferencial.A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções foioutorgada.

QUARTO PLANO DE OPÇÕES

O Quarto Plano de Opções de Compra de Ações foi aprovado pelos nossos acionistas reunidosem Assembleia Geral Extraordinária realizada em 9 de setembro de 2022. O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da companhia, incluindo nosso Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a) a outorga de opções queresultem em um máximo de 13.800.000 ações preferenciais; (b) um período aquisitivo total (*vesting*) de 3 anos no Primeiro Programa, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (c) sem prazo de exercício e (b) um período aquisitivo total (*vesting*) de 1 ano no Segundo Programa, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer 100% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (c) sem prazo de exercício.

Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções

O Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 19 de agosto de 2022, contempla a outorga de 8.900.000 opções.O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$11,07 por ação preferencial.A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções foioutorgada.

Segundo Programa do Quarto Plano de Opções

O Segundo Programa do Quarto Plano de Opções ("Segundo Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 19 de agosto de 2022, contempla a outorga de 4.900.000 opções.O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa é de R$11,07 por ação preferencial.A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções foioutorgada.

QUINTO PLANO DE OPÇÕES

O nosso quinto plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de nossa emissão ("Quinto Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 07 de julho de 2023. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Quinto Plano de Opções os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Quinto Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Segundo Plano de Opções.

Primeiro Programa do Quinto Plano de Opções

O Primeiro Programa do Quinto Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 07 de julho de 2023, contempla a outorga de 1.800.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$15,60 por ação preferencial.Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2023, a quantidade de opções outorgadas para todos os beneficiários e o número de opções exercíveis relativas aos Planos de Outorga deOpção de Compras de Ações:

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Stock Options

Plano de Opções	Opções outorgadas	Opções em circulação
Primeiro Plano de Opções		
Primeiro Programa	5.032.800	180.870
Segundo Programa	1.572.000	84.000
Terceiro Programa	656.000	6.200
Segundo Plano de Opções		
Primeiro Programa	2.169.122	708.993
Segundo Programa	627.810	177.592
Terceiro Programa	820.250	280.124
Quarto Programa	680.467	471.745
Quinto Programa	1.774.418	1.731.390
Sexto Programa	1.514.999	1.398.999
Terceiro Plano de Opções		
Primeiro Programa	9.343.510	0
Quarto Plano de Opções		
Primeiro Programa	8.900.000	8.900.000
Segundo Programa	4.900.000	4.824.333
Quinto Plano de Opções		
Primeiro Programa	1.800.000	1.783.387

Referente aos planos de remuneração baseada em ações, Planos de Opções, em 31 de dezembro de 2023, foi reconhecida uma despesa na demonstração do resultado no montante de R$61.646 mil.

PRIMEIRO PLANO DE AÇÕES RESTRITAS

O nosso primeiro plano de outorga de ações preferenciais de nossa emissão ("Plano de Ações Restritas" e "Ações Restritas", respectivamente) foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber as Ações Restritas os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Plano de Ações Restritas é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual pode estabelecer, periodicamente, programas de outorga de Ações Restritas no âmbito do Plano.

As Ações Restritas outorgadas nos termos do Plano de Ações Restritas conferirão ao Beneficiário o direito a receber um determinado número de ações preferenciais de nossa emissão.

Os termos e condições das Ações Restritas outorgadas são regulados em contratos de outorgade Ações Restritas a serem celebrados com cada Beneficiário ("Contratos de Ações Restritas").Compete ao Comitê de Remuneração (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar dos Programas, bem como a quantidade de Ações Restritas a ser outorgada a cada Beneficiário; e

(ii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Plano de Ações Restritas. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, acelerar o período aquisitivo do direito às Ações Restritas outorgadas, bem como modificar o período de exercício do direito às Ações Restritas, conforme estabelecido no Plano, no todo ou em parte, aqualquer momento.

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, porrecomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao nosso Plano de Ações Restritas para refletir as seguintes alterações: (i) incluir a faculdade da Companhia de, aofinal de cada ano do período aquisitivo das ações restritas, a seu exclusivo

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

critério: (a) liquidar suas obrigações decorrentes do Plano de RSU em dinheiro, ou (b) entregar as ações restritas aos beneficiários do Plano de RSU, mediante alienação de ações mantidas em tesouraria, por meio de operação privada; (ii) realizar alterações na sua redação para ajustar o significado de "Comitê de Remuneração" para refletir a sua atuação na organização, administração e intepretação de quaisquer planos de incentivos lastreados em ações da Companhia; (iii) excluir os termos definidos "IPO" e "Lock-up Period", bem como as cláusulas que os mencionavam, tendo em vista a sua inaplicabilidade; (iv) refletir a competência do Conselho de Administração da Companhia para aprovação e alteração dos programas de ações restritas da Companhia, bem como a outorga das ações restritas; (v) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração quanto ao envio da minuta do Contrato de Ações Restritas e a coordenação das partes para a sua assinatura; e (vi) alterar o número total de ações restritas que podem ser objeto de outorga nos termos do Plano de RSU de 934.591 (novecentas e trinta e quatro mil, quinhentas e noventae uma) para 1.869.182 (um milhão, oitocentas e sessenta e nove mil, cento e oitenta e duas) ações.

Em 26 de abril de 2019, nossos acionistas, seguindo a recomendação do Comitê de Remuneração e do Conselho de Administração, aprovaram um aditamento ao Plano de RSU com o objetivo de definir o valor máximo de Ações Restritas que pode estar sujeito aconcessão anual sob o Plano RSU como 0,10% do total de ações preferenciais emitidas pela Companhia.

Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitêde Remuneração em 30 de junho de 2014, estabelece um valor global de ações destinadas ao Primeiro Programa correspondente a R$10.241 mil. Os beneficiários do Segundo Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 487.670 ações concedidas.

Segundo Programa do Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Plano de Ações Restritas ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitêde Remuneração em 1º de julho de 2015, estabelece um valor global de ações destinadas ao Segundo Programa correspondente a R$6.180 mil. Os beneficiários do Segundo Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 294.286 ações concedidas.

Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitêde Remuneração em 1º de julho de 2016, estabelece um valor global de ações destinadas ao Terceiro Programa correspondente a R$7.416 mil. Os beneficiários do Terceiro Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 367.184 ações concedidas.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Quarto Programa do Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quarto Programa"), aprovado pelo Comitê deRemuneração em 6 de julho de 2017, estabelece que 285.064 ações serão destinadas ao Quarto Programa. Os beneficiários do Quarto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia,os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos àtotalidade das Ações Restritas.

Quinto Programa do Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quinto Programa"), aprovado pelo Comitê deRemuneração em 7 de agosto de 2018, estabelece que 291.609 ações serão destinadas ao Quinto Programa. Os beneficiários do Quinto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda daCompanhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Sexto Programa do Plano de Ações Restritas

O Sexto Programa do Plano de Ações Restritas ("Sexto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 5 de agosto de 2019, estabelece que 170.000 ações serão destinadas ao Sexto Programa. Os beneficiários do Sexto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda daCompanhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Sétimo Programa do Plano de Ações Restritas

O Sétimo Programa do Plano de Ações Restritas ("Sétimo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2022, estabelece que 335.593,00 ações serão destinadas ao Sétimo Programa. Os beneficiários do Sétimo Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda daCompanhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

SEGUNDO PLANO DE AÇÕES RESTRITAS

O nosso segundo plano de outorga de ações preferenciais ("Segundo Plano de Ações Restritas")foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 19 de junho de 2020. De acordocom suas disposições, os Beneficiários estão qualificados para receber as ações preferenciais objeto do plano. O Segundo Plano de Ações Restritas deverá contemplar a outorga anual de até0,50% (cinco décimos por cento) das ações preferenciais de emissão da Companhia no ano de 2020, e 0,20% (dois décimos por cento) nos anos seguintes.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas, aprovado pelo Comitê de Remuneração em 19 de junho de 2020, estabelece que 1.382.582 ações serão destinadas ao Primeiro Programa. Os beneficiários do Primeiro Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas, aprovado pelo Comitê de Remuneração em 9 de agosto de 2021, estabelece que 300.000 ações serão destinadas ao Segundo Programa. Os beneficiários do Segundo Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas, aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2022, estabelece que 671.186 ações serão destinadas ao Terceiro Programa. Os beneficiários do Terceiro Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas, aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2022, estabelece que 671.186 ações serão destinadas ao Terceiro Programa. Os beneficiários do Terceiro Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas, aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2023, estabelece que 500.000 ações serão destinadas ao Quarto Programa. Os beneficiários do Quarto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2023, a quantidade de Ações Restritas outorgadas, a quantidade de Ações Restritas em circulação e o valor justo da ação:

Ações Restritas

Plano de Ações Restritas	Opções outorgadas	Opções em circulação	Valor Justo da ação (em reais)
Primeiro Plano de Ações Restritas			
Primeiro Programa	487.670	-	R$ 21,00
Segundo Programa	294.286	-	R$ 21,00
Terceiro Programa	367.184	-	R$ 21,00
Quarto Programa	285.064	-	R$ 24,17
Quinto Programa	291.609	-	R$ 24,43
Sexto Programa	170.000	-	R$ 51,65
Sétimo Programa	335.393	230.693	R$ 11,72
Segundo Plano de Ações Restritas			
Primeiro Programa	1.382.582	255.126	R$ 21,80
Segundo Programa	300.000	118.661	R$ 42,67
Terceiro Programa	671.186	444.761	R$ 11,72
Quarto Programa	500.000	494.824	R$ 19,32

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Referente aos planos de remuneração baseada em ações, Planos de Ações Restritas, em 31 de dezembro de 2023 foi reconhecida uma despesa na demonstração do resultado no montante de R$9.093 mil.

PRIMEIRO PLANO DE OPÇÃO VIRTUAL DE COMPRA DE AÇÕES

Em 7 de agosto de 2018, o Comitê de Remuneração aprovou o Primeiro Plano de Opção Virtualde Compra de Ações ("Phantom Shares"). O plano consiste em uma remuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações, uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano. Esses valores são registrados como uma provisão a pagar, com sua contrapartida no resultado do exercício, com base no valor justodas *Phantom Shares* outorgadas e pelo período de aquisição ao direito de exercício (*vesting period*). O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

As *Phantom Shares* exigem um período de aquisição de 4 anos, têm um tempo de duração de oito anos e o preço de exercício deve ser igual ao menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração. A volatilidade estimada foi calculada com base na volatilidade histórica de açõesda Companhia.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de *Phantom Shares*

O Primeiro Programa de *Phantom Shares* ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 7 de agosto de 2018, contempla a outorga de 707.400 opções virtuais. O preçode exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R$20,43 por ação virtual.

Segundo Programa do Primeiro Plano de *Phantom Shares*

O Segundo Programa de *Phantom Shares* ("Segundo Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 5 de agosto de 2019, contempla a outorga de 405.000 opções virtuais. O preçode exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R$42,09 por ação virtual.

Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações

Em 30 de abril de 2020, o Comitê de Remuneração aprovou o Segundo Plano de Opção Virtualde Compra de Ações ("Segundo Plano de Phantom Shares"). O plano consiste em umaremuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações,uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano. Esses valoressão registrados como uma provisão a pagar, com sua contrapartida no resultado do exercício, com base no valor justo das Phantom Shares outorgadas e pelo período de aquisição ao direitode exercício (vesting period). O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada períodode divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição dodireito de exercício.

As opções emitidas de Phantom Shares exigem um período de aquisição entre 3 e 4 anos, têm um tempo de duração entre seis e oito anos e o preço de exercício deve ser igual ao menor preçoda ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Primeiro Programa do Segundo Plano Phantom Shares, aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020 contempla a outorga de 3.250.000 opções virtuais. O preçode exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R$10,35 por ação virtual.

Segundo Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

O Segundo Programa do Segundo Plano Phantom Shares, aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020 contempla a outorga de 1.600. 000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Segundo Programa é de R$10,35 por ação virtual.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Terceiro Programa do Segundo Plano Phantom Shares, aprovado pelo Conselho de Administração em 9 de agosto de 2021 contempla a outorga de 580.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Segundo Programa é de R$33,99 por ação virtual.

Em 8 e 19 de agosto de 2022, o Conselho de Administração aprovou o cancelamento da outorga de opções virtuais no valor de R$ 538 milhões, vinculadas ao terceiro programa do Segundo Plano Virtual de Opção de Compra de Ações, bem como o cancelamento da outorga de opções virtuais no valor de R$ 2,7 milhões e R$ 1,4 milhão, vinculadas, respectivamente, ao primeiro e segundo programas do Segundo Plano Virtual de Opção de Compra de Ações.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2023, a quantidade de opções virtuais outorgadas para todos os Beneficiários e o número de opções virtuais exercíveis relativas às *Phantom Shares*:

Phantom Shares

Phantom Shares	Opções outorgadas	Opções em circulação
Primeiro Plano de Phantom		
Primeiro Programa	707.400	53.520
Segundo Programa	405.000	-
Segundo Plano de Phantom		
Primeiro Programa	3.250.000	153.160
Segundo Programa	1.600.000	38.820
Terceiro Programa	580.000	1.430

Referente aos planos de remuneração baseada em ações, Phantom Shares, em 31 de dezembro de 2023 foi reconhecida uma despesa na demonstração do resultado no montante de R$904 mil.

b. Data de aprovação e órgão responsável

Vide item a.

c. Número máximo de ações abrangidas

As ações preferenciais que resultarão do exercício das opções e das ações restritas outorgadasno âmbito dos Planos não poderão ultrapassar, durante todo o prazo de vigência dos Planos, o limite máximo acumulado de (i) 8.052.000 ações preferenciais no âmbito do Primeiro Plano de Opções; (ii) 7.587.066 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Opções; (iii) 11.679.389 ações preferenciais no âmbito no Terceiro Plano; (iv) 13.800.000 ações preferenciais no âmbito no Quarto Plano; (v); (vi) 1.800.000 ações preferenciais no âmbito do quarto plano; 2.231.406 ações preferenciais no âmbito do Primeiro Plano de Ações Restritas e; (vi) 2.853.768 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Ações Restritas.

d. Número máximo de opções a serem outorgadas

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

O número máximo de opções de compra de ações preferenciais e ações restritas outorgadas noâmbito dos Planos é de 35.703.629.

e. Condições de aquisição de ações

Primeiro Plano de Opções

Nos termos dos Programas do Primeiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, de forma fracionada, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções se tornaram exercíveis quando da consumação da nossa oferta pública inicial de ações ("IPO"). Ainda, no âmbito do Segundo Programa, as Opções apenas poderão serexercidas pelos beneficiários anualmente.

Segundo Plano de Opções

Nos termos do Segundo Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadasacontecerá, de forma fracionada, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda daCompanhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do SegundoPlano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

Terceiro Plano de Opções

Nos termos do Terceiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 (cinco) anos, sendo que o participanteselecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completaro *vesting* total; o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*. Na hipótese de Vendada Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do Terceiro Plano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

Quarto Plano de Opções

Nos termos do Quarto Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 3 (três) anos, sendo que o participanteselecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% das opções outorgadas, até completaro *vesting* total. Na hipótese de Vendada Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Quinto Plano de Opções

Nos termos do Quinto Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 4 (quatro) anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 25% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Plano de Ações Restritas

Nos termos do Plano de Ações Restritas, a aquisição do direito às Ações Restritas (ou "RSUs") outorgadas, acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direitoà primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segundaparcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquiridoapós 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. O direito às Ações Restritas, na extensão do direito às Ações Restritas outorgadas adquirido, se tornaram exercíveis mediante aconsumação do IPO. Antes de nossa oferta pública inicial, no final de cada ano do Período Aquisitivo, pagamos aos beneficiários em dinheiro a parcela correspondente ao valor das ações restritas já

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

adquiridas, pelo valor justo e sem adicionais. Em 2015, efetuamos pagamentos sobreos direitos adquiridos com relação às ações restritas concedidas em 2014 aos nossos funcionários estatutários no montante de R$ 1,25 milhão, em 2016 fizemos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas outorgadas em 2015 aos nossos funcionários estatutários totalizando R$ 1,59 milhão e em 7 de julho de 2017, realizamos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas concedidas em 2016 aos nossos funcionários estatutários totalizando R$ 2,09 milhões. De 2018 até 2021, as ações outorgadasdisponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário do plano.

Segundo Plano de Ações Restritas

Nos termos do Segundo Plano de Ações Restritas, a aquisição do direito às Ações Restritas (ou "RSUs") outorgadas, acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquiridoapós 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. De 2020 até 2021, as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário do plano.

Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares")

Nos termos do plano de *Phantom Shares*, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares")

Nos termos do plano de Phantom Shares, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, de forma fracionada, entre 3 (três) e 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

f. Critérios para fixação do preço de aquisição ou exercício

Primeiro Plano de Opções

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções outorgadas nos termos dos Planos será determinado pelo Comitê de Remuneração a seu único e exclusivo critério. De acordo com o estabelecido no Primeiro Plano de Opções, o Comitê de Remuneraçãodeterminará o preço da Opção do primeiro Programa, que foi fixado em R$3,42, equivalente a US$1,97, conforme convertido pela média das taxas de compra e venda de dólares norte- americanos utilizadas em nossos aumentos de capital ocorridos em 10 de março de 2008, 1º dejulho de 2008, 9 de setembro de 2008 e 28 de agosto de 2009. Já no Segundo Programa e Terceiro Programa, o preço de exercício por opção de ações de nossa emissão foi de R$6,44. A definição do preço de exercício foi realizada com base no valordo patrimônio líquido, à época da concessão do programa, dividido pelo número de ações preferenciais. O valor do Patrimônio Líquido foi calculado utilizando a metodologia DCF (*Discounted Cash Flow*), que traz a valor presente todos os fluxos de caixa esperados para a empresa. Esta metodologia foi corroborada pela média do múltiplo "Valor da Empresa / EBITDAR" de empresas congêneres, multiplicado pelo EBITDAR da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Azul Linhas Aéreas") do período, menos a nossa dívida líquida ajustada.

Segundo Plano de Opções

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções do Primeiro, Segundo e Terceiro Programas do Segundo Plano de Opções deve refletir o valor nominal de nossas ações no IPO, qual seja, o preço de R$21,00, reduzido de um desconto *pro rata* de 0%a 30%, que dependia da data do IPO, contando-se do respectivo exercício, conforme segue: (i) 0-10% se o IPO ocorresse dentro de 365 dias; (ii) 10-20% se nosso IPO ocorresse entre o dia 366 e o dia 730; (iii) 20-30% se o IPO ocorresse entre o dia 731 e o dia 1095; e (iv) até 30% (*flat)*se o IPO ocorresse entre o dia 1096 e o dia 1460.

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções do Quarto Programa do Segundo Plano de Opções deve refletir o menor valor nominal de nossas ações nos últimos trinta prévios à data da outorga, qual seja $ 22,57.

Terceiro Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R$11,85. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções, o modelo de opções europeiascom datas de exercício mais restritas do que as opções americanas dos demais planos, o que aumenta o risco para o beneficiário e o incentivo de longo prazo projetado para retenção dos participantes, principais executivos da nossa Companhia.

Quarto Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R$11,07. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções, com datas de exercício mais curtas, sendo de 3 anos no primeiro programa e 1 ano no segundo programa.

Quinto Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R$15,60. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções; preço de exercício equivalente ao menor preço da ação da Companhia negociada na B3 registrado nos 30 pregões anteriores à data da outorga; volatilidade histórica de 75,4%; taxa média de retorno livre de risco de 11,6%; e sem dividendos esperados.

Plano de Ações Restritas

O direito às Ações Restritas se tornaria exercível somente mediante (i) a venda da Companhia ou (ii) consumação do IPO. Assim, o direito se tornou exercível com a consumação do IPO. Ao final de cada ano do período aquisitivo, se nenhum destes eventos acontecesse, nós poderíamosoptar por pagar aos Beneficiários a parcela correspondente ao valor das Ações Restritas outorgadas, sem qualquer acréscimo.

As Ações Restritas do Primeiro, Segundo e Terceiro Programas do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que será convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00.

As Ações Restritas do Quarto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R$24,17.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

As Ações Restritas do Quinto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R$24,43.

As Ações Restritas do Sexto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valorfixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa,qual seja, R$51,65.

As Ações Restritas do Sétimo Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valorfixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa,qual seja, R$11,72.

Segundo Plano de Ações Restritas

As Ações Restritas do Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R$21,80.

As Ações Restritas do Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação nodia da outorga deste Programa, qual seja, R$42,67.

As Ações Restritas do Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação nodia da outorga deste Programa, qual seja, R$11,72.

As Ações Restritas do Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação nodia da outorga deste Programa, qual seja, R$19,32.

Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares")

O preço de aquisição das *phantom shares* no primeiro e segundo programa do Plano de Opção Virtual de Compra de Ações reflete o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares")

O preço de aquisição das *phantom shares* outorgadas no primeiro, segundo e terceiro programa do Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações reflete o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

g. Critérios para fixação do prazo de aquisição ou exercício

Planos de Opções de Compra de Ação

Nos termos do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções, cada Beneficiário adquirirá direito às opções outorgadas, de forma fracionada, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após completado 01 (um) mês da data da emissão de notificação de seleção ou da data de início da relação de

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

emprego ou de administração entre referido Beneficiário e a Companhia, ou, ainda, conforme o caso, da data em assumiu posição de administração ou gerência, o que acontecer por último, e à última em 48(quarenta e oito) meses a contar da respectiva data de início.

Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. Exceto se de outra forma determinado por nosso Comitê de Remuneração, as opções do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções apenas poderão ser exercidas pelo Beneficiário (a) na exata extensão em que seu direito ao exercício tenha sido adquirido (conformedescrito no item 13.4 “h” deste Formulário de Referência); e (b) desde que o IPO tenha ocorrido. O terceiro plano possui um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 anos, de modo que oparticipante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total, sendo o prazo de exercício limitado a 15 dias contado de cada *vesting*, seguindo o modelo europeu de opções. O quarto plano possui um período aquisitivo total (*vesting*) de 3 anos (primeiro programa) e 1 ano (segundo programa), de modo que oparticipante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% (primeiro programa) e 100% (segundo programa) das opções outorgadas, até completar o *vesting* total. O quinto plano possui um período aquisitivo total (*vesting*) de 4 anos (primeiro programa), de modo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 25% (primeiro programa), até completar o *vesting* total.

Planos de Ações Restritas

Nos termos do Plano de Ações Restritas e Segundo Plano de Ações Restritas, cada beneficiário adquirirá o direito às Ações Restritas (ou “RSUs”) outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquirido após 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Planos de Opção Virtual de Compra de Ações (“Phantom Shares”)

Nos termos dos planos de Phantom Shares, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, de forma fracionada, entre 3 (três) e 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

Adicionalmente, todos os planos outorgados poderão ser exercidos pelo Beneficiário na hipótese de “Venda da Companhia”, como evento de aceleração de todo o período aquisitivo. No âmbito dos Programas, “Venda da Companhia” é entendida como (a) incorporação, fusão, combinação, aquisição, mudança de controle, reorganização ou consolidação da Companhia, na qual os acionistas controladores da Companhia, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto,da entidade resultante da operação; ou (b) venda de participações societárias na Companhia ououtra operação ou série de operações na qual os acionistas, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto, da entidade resultante da operação.

Nosso Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar o período aquisitivo ou modificar o período de exercício das opções, opções virtuais e das ações restritas,no todo ou em parte, a qualquer momento.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

h. Forma de liquidação

Nos termos dos Planos, nosso Conselho de Administração determinará, a seu exclusivo critério,mediante o recebimento de uma notificação de exercício de um Beneficiário, se a liquidação se dará por meio da subscrição de novas ações, ou da aquisição de ações mantidas em nossa tesouraria.

i. Restrições à transferência das ações

As ações adquiridas ou subscritas nos termos dos Planos serão negociadas pelos Beneficiáriossem nenhuma restrição, após o pagamento do respectivo preço de subscrição ou aquisição ter sido integralmente efetuado, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

j. Critérios e eventos que, quando verificados, ocasionarão a suspensão, alteração ou extinção do plano

Nossa Assembleia Geral é exclusivamente responsável pela alteração, suspensão ou extinção dos Planos e, ainda, a alteração dos programas ou implementação de troca dos mesmos. Nenhuma alteração, suspensão ou extinção dos Planos poderá afetar adversamente os direitos e obrigações criados por Contratos celebrados no âmbito dos Planos, sem o consentimento prévio dos respectivos participantes.

k. Efeitos da saída do administrador dos órgãos da Companhia sobre seus direitosprevistos no plano de remuneração baseado em ações

Em caso de encerramento de relação de emprego e/ou a resolução de qualquer contrato de prestação de serviços existentes (seja oral ou escrito) ou administração, conforme o caso, por justa causa, (a) todas as opções, ações restritas ou opções virtuais que tenham sido outorgadasao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, serão automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização; e (b) as opções, ações restritas e opções virtuais detidas pelo participante cujos direitos já estejam plenamente adquiridos na data do Encerramento deverão ser entregues e/ou liberadas

Em caso de encerramento por qualquer outra razão que não justa causa, incluídos os casos de aposentadoria, pedido de demissão e morte, todas as opções, ações retritas e/ou opções virtuais que tenham sido outorgadas ao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização. Não obstante as disposições acima previstas, o Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar ou modificar o período de aquisição dos planos outorgados.

As opções do Primeiro Plano e do Segundo Plano que já forem exercíveis na data de saída poderão ser exercidas. Com relação às opções virtuais, em caso de encerramento sem justa causa, caberá ao Beneficiário o direito de, no todo ou em parte, durante o prazo improrrogável de 12 (doze) meses a contar da data do encerramento da relação, exercer as opções virtuais que já possam ser exercidas no momento do encerramento da relação, desde que observados integralmente os Períodos Aquisitivos e Período de Vigência.

8.5 Remuneração Baseada em Ações (Opções de Compra de Ações)

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11,25	4,00		**15,25**
N° de membros remunerados	11,25	4,00		**15,25**
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	4,400000	3,700000		**8,10**
Esclarecimento				**----**
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTES GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	8,00	16,50		**24,50**
Perdidas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		**0,00**
Exercidas durante o exercício social	0,00	15,20		**15,20**

Exercício Social: 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11,00	4,00		**15,00**
N° de membros remunerados	11,00	4,00		**15,00**
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	4,000000	3,500000		**7,50**
Esclarecimento				**----**
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTES GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	8,04	17,50		**25,54**
Perdidas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		**0,00**
Exercidas durante o exercício social	11,90	17,20		**29,10**

Exercício Social: 31/12/2021

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11,00	4,00		**15,00**
N° de membros remunerados	10,75	4,00		**14,75**
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	2,600000	0,800000		**3,40**
Esclarecimento				**----**
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTES GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	9,00	17,10		**26,10**
Perdidas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		**0,00**
Exercidas durante o exercício social	11,85	11,85		**23,70**

Exercício Social: 31/12/2020

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11,00	4,00		**15,00**
N° de membros remunerados	10,25	4,00		**14,25**
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	2,600000	0,800000		**3,40**
Esclarecimento				**----**
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTES GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	9,00	16,50		**25,50**
Perdidas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		**0,00**
Exercidas durante o exercício social	11,90	13,90		**25,80**

8.6 Outorga de opções de compra de ações

8.6. Outorgas de opções de compra de ações realizada nos 3 últimos exercícios sociais e previstas para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Outorga Opções de Ações 31/12/2024 - Previsto

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12	4
N° de membros remunerados	12	4
Data Outorga	07/07/2024	07/07/2024
Quantidade Opções Outorgadas	429.834	1.285.573
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25% - 1ª Tranche após 12 meses	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	11,75	11,75
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	5.050.550	15.105.483

Outorga de Opções de Ações Reconhecidas no Exercício Findo em 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4
N° de membros remunerados	11,25	4
Data Outorga	07/07/2023	07/07/2023
Quantidade Opções Outorgadas	323.752	852.010
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25% - 1ª Tranche após 12 meses	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	10,92	10,92
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	3.535.372	9.303.949

Outorga de Opções de Ações Reconhecidas no Exercício Findo em 31/12/2022

8.6 Outorga de opções de compra de ações

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4
N° de membros remunerados	11,25	4
Data Outorga	08/08/2022	08/08/2022
Quantidade Opções Outorgadas	5.580.900	7.877.526
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25% - 1ª Tranche após 12 meses	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	11,33	9,03
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	63.214.044	71.152.621

Outorga de Opções de Ações Reconhecidas no Exercício Findo em 31/12/2021

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4
N° de membros remunerados	11,25	4
Data Outorga	N/A	N/A
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	N/A
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	N/A	N/A
Prazo máximo para exercícios das opções	N/A	N/A
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	N/A	N/A
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	N/A	N/A

8.7 Opções em aberto

8.7. Opções em aberto do conselho de administração e da diretoria estatutária ao final do último exercício social:

Opções em aberto ao final do exercício social encerrado em 31/12/2023.

	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros.....	11,25	4
N° de membros remunerados.....	11,25	4
Opções ainda não exercíveis		
Quantidade	323.752	852.010
Data em que se tornarão exercíveis	07/07/2024 07/07/2025 07/07/2026 07/07/2027	07/07/2024 07/07/2025 07/07/2026 07/07/2027
Prazo máximo para exercício das opções.....	10 anos	10
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Preço médio ponderado do exercício (*).....	R$15,60	R$15,60
Valor justo das opções no último dia do exercício social.....	R$10,92	R$10,92
Opções exercíveis		
Quantidade	N/A	N/A
Prazo máximo para exercício das opções.....	N/A	N/A
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Preço médio ponderado de exercício	15,60	R$15,60
Valor justo das opções no último dia do exercício social.....	R$10,92	R$10,92
Valor justo do total das opções no último dia do exercício social	R$ 3.536.978	R$ 9.308.200

(*) Considera o preço médio ponderado do exercício das opções ainda não exercíveis.

8.8 Opções exercidas e ações entregues

8.8. Opções exercidas relativas à remuneração baseada em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária, nos 3 últimos exercícios sociais

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2023		
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	11,25	4
N° de membros remunerados	11,25	4
Número de ações	0	193.838
Preço médio ponderado de exercício	0	14
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	16
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	413.466

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2022		
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	11	4
N° de membros remunerados	11	4
Número de ações	1.737.893	87.206
Preço médio ponderado de exercício	11,85	11,85
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	11,01	11,01
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	1.459.830	73.253

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2021		
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	10,75	4
N° de membros remunerados	10,75	4
Número de ações	1.737.893	130.809
Preço médio ponderado de exercício	11,85	11,85
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	24,36	24,36
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	21.741.041	1.636.421

8.9 Diluição potencial por outorga de ações

8.9 Remuneração baseada em ações, sob a forma de ações a serem entregues diretamente aos beneficiários, reconhecida no resultado dos 3 últimos exercícios sociais e à prevista para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Previsto para o exercício social a ser encerrado em 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12	4
N° de membros remunerados	12	4
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,46%

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4
N° de membros remunerados	11,25	4
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,41%

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4
N° de membros remunerados	11,00	4
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,38%

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2021

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	10,75	4
N° de membros remunerados	10,75	4
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,31%

8.10 Outorga de ações

8.10. Outorgas de ações realizadas nos 3 últimos exercícios sociais e previstas para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Outorga de Ações 31/12/2024 - Previsto

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
N° de membros remunerados	12,00	4,00
Data Outorga	N/A	07/07/2024
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	172.358
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	180 dias
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	12,32
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	2.123.451

Exercício social encerrado em 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
N° de membros remunerados	11,25	4,00
Data Outorga	N/A	07/07/2023
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	94.277
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	180 dias
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	19,32
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	1.821.432

Exercício social encerrado em 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4
N° de membros remunerados	11,00	4
Data Outorga	N/A	07/07/2022
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	233.226
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	180 dias
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	11,72
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	2.733.409

8.10 Outorga de ações

Exercício social encerrado em 31/12/2021

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	10,75	4
N° de membros remunerados	10,75	4
Data Outorga	N/A	07/07/2021
Quantidade Opções Outorgadas	49.684	56.247
Prazo máximo para entrega das ações	Indeterminado	Indeterminado
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	180 dias	180 dias
Valor justo das ações na data da outorga	42,67	42,67
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	2.400.059

8.11 Ações Entregues

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Nº total de membros	11,25	4,00	
Nº de membros remunerados	11,25	4,00	
Nº de ações	12.420	180.443	
Preço médio ponderado de aquisição	19,32	19,32	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	16,01	16,01	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	41.110,20	597.266,33	
Esclarecimento			

Exercício Social: 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Nº total de membros	11,00	4,00	
Nº de membros remunerados	11,00	4,00	
Nº de ações	49.684	6.414.277	
Preço médio ponderado de aquisição	42,67	21,98	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	11,01	11,01	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	1.572.995,44	70.364.618,69	
Esclarecimento			

Exercício Social: 31/12/2021

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Nº total de membros	11,00	4,00	
Nº de membros remunerados	10,75	4,00	
Nº de ações	0	145.486	
Preço médio ponderado de aquisição	0,00	42,67	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	0,00	23,86	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	0,00	2.736.591,66	
Esclarecimento			

Exercício Social: 31/12/2020

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Nº total de membros	11,00	4,00	
Nº de membros remunerados	10,25	4,00	
Nº de ações	0	68.259	
Preço médio ponderado de aquisição	0,00	21,39	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	0,00	39,30	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	0,00	-1.222.518,69	
Esclarecimento			

8.12 Precificação das ações/opções

8.12 - Informações necessárias para a compreensão dos dados divulgados nos itens 8.5 a 8.11 - Método de precificação do valor das ações e das opções

a. Modelo de precificação

O custo de transações com executivos, liquidadas com instrumentos patrimoniais e com prêmios outorgados, é mensurado com base no valor justo na data em que foram outorgados. Para determinar o valor justo, a Companhia utiliza-se de precificação de opções *Black-Scholes*.

O custo de transações liquidadas com títulos patrimoniais é reconhecido, em conjunto com um correspondente aumento no patrimônio líquido, ao longo do período em que a performance e/ou condição de serviço são cumpridos, com término na data em que o funcionário adquire o direito completo ao prêmio (data de "*vesting*").

A despesa acumulada reconhecida para as transações liquidadas com instrumentos patrimoniais em cada data base até a data de *vesting* reflete a extensão em que o período de aquisição tenha expirado e a melhor estimativa da Administração do número de títulos patrimoniais que serão adquiridos. A despesa ou crédito na demonstração do resultado do exercício é registrado em "Salários e benefícios" e representa a movimentação em despesa acumulada reconhecida no início e fim daquele exercício.

O custo de transações liquidadas em dinheiro é mensurado inicialmente pelo valor justo na data da outorga. Esse valor justo é contabilizado como despesa durante o período até a data de vencimento, com o reconhecimento de um passivo correspondente. O passivo é reavaliado ao valor justo na data do balanço até a data de liquidação, com as mudanças no valor justo reconhecidas no resultado do exercício e reconhecido na rubrica "Salários e benefícios".

b. Dados e premissas utilizadas no modelo de precificação, incluindo o preço médio ponderado das ações, preço de exercício, volatilidade esperada, prazo de vida da opção, dividendos esperados e a taxa de juros livre de risco

Plano de opção de compra de ações

Data da outorga	Preço de exercício da opção (em reais)	Valor justo médio da opção na outorga (em reais)	Volatilidade histórica	Dividendo esperado	Taxa média de retorno livre de risco	Taxa de exercício por tranche	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total de opções outorgadas	Total de opções em circulação	Total de opções disponíveis para exercício
11/dez/09	3,42	1,93	47,7%	1,1%	8,8%	25,0%	-	4,0	5.032.800	182.870	182.870
24/mar/11	6,44	4,16	54,8%	1,1%	12,0%	25,0%	-	4,0	1.572.000	84.000	84.000
05/abr/11	6,44	4,16	54,8%	1,1%	12,0%	25,0%	-	4,0	656.000	6.200	6.200
30/jun/14	19,15	11,01	40,6%	1,1%	12,5%	25,0%	-	4,0	2.169.122	708.993	708.993
01/jul/15	14,51	10,82	40,6%	1,1%	15,7%	25,0%	-	4,0	627.810	177.592	177.592
01/jul/16	14,50	10,14	43,1%	1,1%	12,2%	25,0%	-	4,0	820.250	280.124	280.124
06/jul/17	22,57	12,82	43,4%	1,1%	10,3%	25,0%	-	4,0	680.467	442.796	442.796
14/mar/17	11,85	4,82	50,6%	1,1%	11,3%	20,0%	-	5,0	9.343.510	-	-
08/ago/22	11,07	8,10	70,0%	-	13,0%	25,0%	2,6	4,0	1.774.418	1.731.390	439.962
08/ago/22	11,07	6,40	68,8%	-	13,2%	25,0%	1,6	4,0	1.514.999	1.399.999	669.500
19/ago/22	11,07	7,39	67,2%	-	13,6%	100,0%	-	1,0	4.900.000	4.824.333	4.824.333
19/ago/22	11,07	11,54	74,6%	-	12,7%	33,0%	3,6	5,0	8.900.000	8.900.000	-
07/jul/23	15,60	10,80	75,4%	-	11,6%	25,0%	3,5	4,0	1.800.000	1.783.387	-
									39.791.376	20.521.684	7.816.370

Em 31 de dezembro de 2023, e a média ponderada do preço de exercício em reais é de R$12,93 (R$11,84 em 31 de dezembro de 2022).

8.12 Precificação das ações/opções

Plano de ações restritas

Data da outorga	Taxa de exercício por tranche	Valor justo da ação na outorga (em reais)	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total outorgado	Total não exercido
07/jul/19	25,0%	51,65	-	4,0	170.000	-
19/jun/20	25,0%	21,80	0,4	4,0	1.382.582	255.126
07/jul/21	25,0%	42,67	1,5	4,0	300.000	118.661
07/jul/22	25,0%	11,72	2,5	4,0	335.593	230.693
07/jul/22	25,0%	11,72	2,5	4,0	671.186	444.761
07/jul/23	25,0%	19,32	3,5	4,0	500.000	494.824
					3.359.361	1.544.065

Opção Virtual de Compra de Ações – *Phantom shares*

O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

Data da outorga	Preço de exercício da opção (em reais)	Valor justo médio da opção (em reais)	Volatilidade histórica	Dividendo esperado	Taxa média de retorno livre de risco	Taxa de exercício por tranche	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total de opções outorgadas	Total de opções em circulação	Total de opções disponíveis para exercício
07/ago/18	20,43	3,89	74,9%	-	10,0%	25,0%	-	4,0	707.400	53.520	53.520
07/jul/19	42,09	1,08	74,9%	-	10,0%	25,0%	-	4,0	405.000	-	-
30/abr/20	10,35	7,87	74,9%	-	10,0%	33,3%	-	3,0	3.250.000	153.160	153.160
30/abr/20	10,35	8,60	73,8%	-	9,8%	25,0%	0,3	4,0	1.600.000	38.820	38.820
17/ago/21	33,99	3,46	71,4%	-	9,8%	25,0%	1,6	4,0	580.000	1.430	1.430
									6.542.400	246.930	246.930

c. Método utilizado e as premissas assumidas para incorporar os efeitos esperados de exercício antecipado

Exceto se de outra forma determinado pelo Conselho de Administração, qualquer opção apenas poderá ser exercida (a) na exata extensão em que o direito a exercício for adquirido, e (b) na ocorrência de um dos seguintes eventos: (i) Venda da Companhia, ou (ii) consumação do IPO. Estas são as duas possibilidades de exercício e o pagamento das ações subscritas e/ou adquiridas em conformidade com opção outorgada nos termos do plano. O pagamento será efetuado à vista mediante o exercício das opções, com fundos de disponibilidade imediata.

d. Forma de determinação da volatilidade esperada

A volatilidade estimada para os planos foi calculada com base na volatilidade histórica de ações da Companhia.

e. Se alguma outra característica da opção foi incorporada na mensuração de seu valor justo

Todos os critérios utilizados na mensuração do valor justo das opções foram descritos anteriormente.

8.13 Participações detidas por órgão

8.13. Quantidade de ações, cotas e outros valores mobiliários conversíveis, emitidos, no Brasil ou no exterior, pela Companhia, seus controladores diretos ou indiretos, sociedades controladas ou sob controle comum, detidas por administradores e conselheiros fiscais - por órgão

Acionista	Quantidade de ações	(%)	Quantidade de opções	(%)	Quantidade de ações restritas	(%)
Conselho						
Ordinárias	622.406.638	67,00%	-	-	-	-
Preferenciais	7.386.978	2,20%	5.954.702	1,77%	18.628	0,01%
Diretoria estatutária						
Ordinárias	-	-	-	-	-	-
Preferenciais	1.337.062	0,41%	14.593.441	4,35%	236.003	0,07%
Conselho Fiscal						
Ordinárias	0	0	0	0	0	0
Preferenciais	0	0	0	0	0	0

8.14 Planos de previdência

8.14. informações sobre planos de previdência em vigor conferidos aos membros do conselho de administração e aos diretores estatutários

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4
N° de membros remunerados	11,25	4
Nome do Plano	401K	AzulPrev
Quantidade de administradores que reúnem as condições para se aposentar	N/A	N/A
Condições para se aposentar antecipadamente	N/A	N/A
Valor atualizado das contribuições acumuladas no plano de previdência até o encerramento do último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	155.681,53	1.344.905,61
Valor total acumulado das contribuições realizadas durante o último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	41.446,34	214.212,86
Se há possibilidade de resgate antecipado e quais as condições	Somente quando ocorre o desligamento do tripulante ou através de alguma necessidade (de acordo com um regulamento)	Sim, mediante – manifestação do titular, somente das suas contribuições

8.15 Remuneração mínima, média e máxima

Valores anuais

	Diretoria Estatutária			Conselho de Administração		
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020
Nº de membros	4,00	4,00	4,00	11,00	11,00	11.00
Nº de membros remunerados	4,00	4,00	4,00	11,00	10,75	10,25
Valor da maior remuneraçãoReal	6.100.024,00	9.623.412,00	13.583.502,00	7.943.404,00	6.016.119,00	8.911.031,00
Valor da menor remuneraçãoReal	431.523,00	3.809.988,00	4.301.031,00	28.000,00	28.000,00	21.000,00
Valor médio da remuneraçãoReal	3.461.197,00	6.270.329,00	7.834.568,00	1.133.037,00	873.347,00	1.052.320,00

Observações e esclarecimentos

	Diretoria Estatutária	
	Observação	Esclarecimento
31/12/2022	O Valor da menor remuneração (reais) é negativo -R$431,523. A diminuição na estimativa da remuneração em 2022 é devido aos cancelamentos parciais da outorga de phantom shares (item 8.2 e 8.4), que acarretou na reversão de despesas contabilizadas em períodos anteriores, com efeito compensatório na remuneração de 2023 devido à outorga de novos planos e programas de remuneração baseado em ações em substituição aos planos de phantom shares cancelados.	

	Conselho de Administração	
	Observação	Esclarecimento

8.16 Mecanismos de remuneração/indenização

8.16. Arranjos contratuais, apólices de seguros ou outros instrumentos que estruturem mecanismos de remuneração ou indenização para os administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria, indicando quais as consequências financeiras para o emissor

Nossos diretores e executivos estão cobertos por um seguro de responsabilidade civil desde a nossa fundação. Dispomos de seguro de Responsabilidade Civil para Conselheiros, Diretores e/ou Administradores - D&O (Directors & Officers) que garante cobertura aos segurados no caso de reclamações de terceiros, processos judiciais, custos de defesa, custos de fiança, caução judicial, entre outras coberturas abrangentes, relacionadas aos atos de gestão praticados no exercício das atribuições da administração da sociedade.

Nossas atuais apólices de seguro de conselheiros e diretores, que assinamos em 17 de março de 2024, são fornecidas pela Zurich Minas Brasil Seguros S.A. e Akad Seguros S.A., são renováveis a cada ano, com vencimento para renovação em 17 de março de 2025. O prêmio Total do seguro é de US$ 1.088.303,92 e US$ 398.976,98, respectivamente. Juntas, as apólices têm cobertura máxima de US$ 20.000.000,00.

Até a data deste Formulário de Referência, não possuímos mecanismos de remuneração ou indenização para os nossos administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria.

8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração

8.17. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar o percentual na remuneração total detido por administradores e membros do conselho fiscal que sejam partes relacionadas aos controladores

Órgão	2024	2023	2022	2021
Conselho de Administração	72,29%	74,44%	63,73%	64,08%
Diretoria Estatutária	0%	0%	0%	0%
Conselho Fiscal	0%	0%	N/A	N/A

8.18 Remuneração - Outras funções

8.18. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar os valores reconhecidos no resultado do emissor como remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal, agrupados por órgão, por qualquer razão que não a função que ocupam, como por exemplo, comissões e serviços de consultoria ou assessoria prestados

Não há valores a serem informados, dado que os membros de nossa diretoria estatutária e Conselho de Administração não receberam quaisquer valores que não aqueles em decorrência da função ocupada.

8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada

8.19. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar os valores reconhecidos no resultado de controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas do emissor, como remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal do emissor, agrupados por órgão, especificando a que título tais valores foram atribuídos a tais indivíduos

Nos últimos 3 exercícios sociais, a remuneração de nossos administradores informada no item 8.2 acima foi reconhecida no resultado de nossa controlada Azul Linhas Aéreas. A previsão para o exercício social corrente é que tal prática se mantenha.

8.20 Outras informações relevantes

8.20. Outras informações relevantes

Não há informações adicionais que sejam relevantes a serem informadas.

9.1/9.2 Identificação e Remuneração

Código CVM do Auditor	**004715**		
Razão Social		**Tipo Auditor**	**CPF/CNPJ**
ERNST & YOUNG AUDITORES INDEPENDENTES S/S Ltda		Juridica	61.366.936/0001-25
Data de contratação do serviço		**Data de início da prestação de serviço**	
01/01/2009		01/01/2009	

Descrição dos serviços prestados

Auditoria das demonstrações financeiras consolidadas (inclui despesas a serem reembolsadas): R$ 4.420.000
Despesas reembolsadas. Não incluídas acima no total de taxas: R$ 214.500
Total auditoria: R$ 4.634.500
Due diligence de fusões e aquisições - finanças, contabilidade, impostos, previdência social e trabalho: R$ 338.155
Total de serviços de auditoria e relacionados à auditoria: R$ 4.972.655

Montante total da remuneração dos auditores independentes, segregada por serviços, no último exercício social

Não foram prestados outros serviços que não tivessem relação com os serviços de auditoria independente. A remuneração total dos auditores independentes relativa ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2022, para os trabalhos de auditoria e revisão das demonstrações financeiras foi de R$4.635 mil. Para os trabalhos de auditoria relativos à due diligence, a remuneração foi de R$338 mil A remuneração total dos auditores independentes relativas aos serviços prestados até 31 de dezembro de 2022 foi de R$4.973 mil.

Justificativa da substituição

Não aplicável.

Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa

Não aplicável.

9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores

O Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, supervisiona as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (ii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia. Na data de 05 de maio de 2022, o Conselho de Administração aprovou a atualização e adequação do o Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, nos termos da Resolução CVM nº 23/2021, assim como aprovou a Política de Serviços Extra Auditoria, a qual estabelece diretrizes e regras para a contratação de Serviços Extra Auditoria pela Companhia de modo a: (i) garantir que os serviços contratados não comprometam a independência dos seus Auditores Independentes; e (ii) estabelecer padrões mínimos para a contratação de Serviços Extra Auditoria ou demais serviços prestados por consultorias compostas por seus Auditores Independentes. As versões vigentes do Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, assim como da Política de Serviços Extra Auditoria, podem ser encontradas em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri)

9.4 Outras informações relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 9 do Formulário de Referência.

10.1A Descrição dos recursos humanos

Quantidade de empregados por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Liderança	1161	1737	0	0	0
Não-liderança	4570	6779	0	0	0
TOTAL = 14.247	**5731**	**8516**	**0**	**0**	**0**

Quantidade de empregados por declaração de cor ou raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Prefere não responder
Liderança	32	2409	59	393	4	1	0
Não-liderança	189	7138	742	3179	28	73	0
TOTAL = 14.247	**221**	**9547**	**801**	**3572**	**32**	**74**	**0**

Quantidade de empregados por posição e faixa etária

	Abaixo de 30 anos	De 30 a 50 anos	Acima de 50 anos
Liderança	137	2255	506
Não-liderança	2875	7688	786
TOTAL = 14.247	**3012**	**9943**	**1292**

Quantidade de empregados por posição e localização geográfica

	Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sudeste	Sul	Exterior
Liderança	45	257	43	2359	187	7
Não-liderança	475	1151	407	8365	865	86
TOTAL = 14.247	**520**	**1408**	**450**	**10724**	**1052**	**93**

Quantidade de empregados por localização geográfica e declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Norte	167	353	0	0	0
Nordeste	483	925	0	0	0
Centro-Oeste	142	308	0	0	0
Sudeste	4467	6257	0	0	0
Sul	418	634	0	0	0
Exterior	54	39	0	0	0
TOTAL = 14.247	**5731**	**8516**	**0**	**0**	**0**

Quantidade de empregados por localização geográfica e declaração de cor ou raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Prefere não responder
Norte	7	209	28	274	0	2	0
Nordeste	21	737	83	562	5	0	0
Centro-Oeste	16	233	23	176	2	0	0
Sudeste	166	7494	632	2409	22	1	0
Sul	11	853	35	150	3	0	0
Exterior	0	21	0	1	0	71	0

TOTAL = 14.247	**221**	**9547**	**801**	**3572**	**32**	**74**	**0**

Quantidade de empregados por localização geográfica e faixa etária

	Abaixo de 30 anos	De 30 a 50 anos	Acima de 50 anos
Norte	121	342	57
Nordeste	344	956	108
Centro-Oeste	94	319	37
Sudeste	2234	7495	995
Sul	204	773	75
Exterior	15	58	20
TOTAL = 14.247	**3012**	**9943**	**1292**

10.1 Descrição dos recursos humanos

a. Número de empregados, total e por grupos, com base na atividade desempenhada, na localização geográfica e em indicadores de diversidade, que, dentro de cada nível hierárquico do emissor, abranjam:

I. Identidade autodeclarada de gênero
II. identidade autodeclarada de cor ou raça
III. Faixa etária
IV. Outros indicadores de diversidade que o emissor entenda relevantes

Trabalhamos para aumentar a eficiência e produtividade de nossos Tripulantes. Em 31 de dezembro de 2022, tínhamos 77 funcionários por aeronave, em comparação aos 101 da Gol, conforme suas mais recentes informações intermediárias divulgadas. A tabela a seguir apresenta o número de nossos Tripulantes, como chamamos nossos funcionários, por categoria e o número de funcionários ao final do período por aeronave no final dos períodos indicados:

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de		
	2022	**2021**	**2020**
Tripulação			
Pilotos	2.010	1.970	1.964
Comissários de bordo	3.285	3.038	3.052
Pessoal de aeroporto	3.265	2.976	2.532
Pessoal de manutenção	2.052	2.040	2.164
Pessoal de call center	823	895	634
Outros	2.812	2.244	1.600
Total	14.247	13.163	11.946
FTEs de final de período por aeronave	77	78	74

A tabela abaixo demonstra o número de empregados em 31 de dezembro de 2022, 2021, 2020 e divididos por localização geográfica.

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2020		
	Brasil	**Resto do mundo**	**Total**
Tripulantes	11.841	105	11.946

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2021		
	Brasil	**Resto do mundo**	**Total**
Tripulantes	13.063	100	13.163

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2022		
	Brasil	**Resto do mundo**	**Total**
Tripulantes	14.154	93	14.247

b. Número de terceirizados (total, por grupos com base na atividade desempenhada e por localização geográfica)

Contratamos terceiros que nos prestam serviços, porém não é possível estabelecer o número exato de trabalhadores que as empresas terceirizadas utilizam para a prestação dos serviços, pois, nestes casos, contratamos o serviço e os trabalhadores que estarão disponíveis. São exemplos de atividades terceirizadas: os serviços de Rampa, *check-in*, limpeza, transporte de funcionários,

10.1 Descrição dos recursos humanos

catering, abastecimento, transporte de cargas, vigilância, segurança, refeitório, recepção, tecnologia da informação, manutenção, entre outros.

c. Índice de rotatividade

Azul S.A.

30/12/2022	30/12/2021	30/12/2020
0,9%	1,11%	1,45%

10.2 Alterações relevantes

Não há quaisquer outras informações julgadas relevantes para fins desta seção 10 do Formulário de Referência.

10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados

a. política de salários e remuneração variável

Nossa estratégia de remuneração é competitiva e foi projetada para reter tripulantes talentosos e motivados e para alinhar os interesses de nossos tripulantes com os nossos. A remuneração inclui salários mensais, pagamentos por hora trabalhada e benefícios pagos a nossos Tripulantes. Tais benefícios compreendem, dentre outros, assistência médica, assistência odontológica, reembolso de despesas com creches, seguro de vida, assistência funeral, assistência psicossocial nos termos de nosso programa Psicologia Viva, auxílio escolar (concedido apenas para diretores executivos expatriados), auxílio moradia (concedido apenas para diretores executivos expatriados), empréstimo consignado, gratificações, previdência privada, passagens aéreas, vale-transporte, vale-alimentação e vale-refeição.

Acreditamos que temos uma vantagem de custo em comparação com nossos pares do setor, no que se refere a ordenados, salários e benefícios, em razão da alta produtividade dos empregados - medida pelo número médio de empregados por aeronave. Também nos beneficiamos de custos trabalhistas em geral mais baixos, quando comparado o Brasília outros países, o que é, de certa forma, compensado pelos impostos sobre a folha de pagamento.

Nesse sentido, possuímos política de salários e remuneração variável, cujo objetivo é definir regras e procedimentos de evolução/mudança de cargos e salários e dos programas de recompensa, destinada a todos os nossos empregados, com exceção dos tripulantes de voo, que possuem regras próprias.

Os salários são administrados dentro das faixas salariais de cada classe de cargos, conforme nossa tabela salarial, sendo que (i) em regra, todo empregado é admitido com salário de acordo com a faixa salarial estabelecida para seu cargo; e (ii) o salário de um novo cargo é definido pelo nosso departamento de Recursos Humanos, após processo de avaliação e classificação, com base nas atribuições do respectivo cargo.

As alterações salariais poderão ocorrer nas seguintes situações: (i) após período de experiência, se acordado durante o processo seletivo; (ii) em razão de promoção; (iii) por mérito, após processo anual de avaliação de desempenho e competências e considerando a nossa disponibilidade orçamentária; (iv) em virtude de reclassificação do cargo, isto é, quando um cargo recebe atribuições adicionais, de maior complexidade e responsabilidade, que justifiquem a reclassificação para uma classe mais alta na estrutura de cargos; e (v) em razão de determinação constante em Acordo Coletivo de Trabalho.

Adicionalmente, possuímos um Programa de Recompensa – PLR/Bônus/Prêmio, que consiste em recompensar financeiramente os nossos empregados após o cumprimento de metas em determinado ano fiscal. Os valores de Bônus e PLR a serem concedidos por nós são definidos com base nos resultados dos nossos negócios, naquele exercício fiscal, sendo que dependendo de nossos resultados, o objetivo máximo para pagamento poderá ou não ser atendido.

10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados

O Programa de Recompensa é utilizado por nós como fator de incentivo ao desempenho dos nossos empregados e ocorre de duas maneiras: (i) por meio de PLR/Prêmio ("Participação nos Lucros e Resultados"), sendo aplicado para cargos até o nível de coordenação; e (ii) por meio de Bônus/Prêmio, aplicado aos cargos de nível gerencial e os demais cargos acima deste.

b. política de benefícios

Nossos colaboradores são elegíveis a benefícios diversos de acordo com o cargo e de acordo com as convenções coletivas ou por nossa liberalidade. Oferecemos a nossos empregados os seguintes benefícios: (i) seguro de vida; (ii) assistência médica; (iii) assistência odontológica; (iv) vale refeição; (v) vale alimentação; (vi) previdência privada; (vii) empréstimo consignado, (viii) auxílio creche; (ix) auxílio funeral; (x) Psicologia Viva e (xi) vale transporte. Além disso, concedemos para diretores e executivos expatriados: (i) auxílio escola; (ii) auxílio moradia e (iii) passagens aéreas.

Os benefícios são oferecidos de acordo com a localidade e o nível hierárquico de nossos colaboradores, sendo que nem todos fazem jus a todos os benefícios.

Além disso, possuímos o programa Psicologia Viva que tem por objetivo restabelecer o bem-estar emocional e psicológico do Tripulante-Azul e de sua família, resultando em melhoria na qualidade de vida tanto profissional quanto pessoal.

Oferecemos também extenso treinamento para nossos tripulantes, que enfatiza a importância da segurança. Em cumprimento às normas de segurança brasileiras e internacionais da IATA, oferecemos treinamento para nossos pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção, gerentes e administradores e tripulantes para atendimento ao cliente (aeroporto e *call center*). Instituímos medidas para prestação de contas pelo empregado por ocasião da contratação e constantemente após a contratação, de forma a manter a qualidade de nossa tripulação e do atendimento ao cliente. Atualmente operamos quatro simuladores de voo no nosso centro de treinamento, conhecido como Universidade Azul, localizado ao lado do aeroporto de Viracopos em Campinas.

c. características dos planos de remuneração baseados em ações dos empregados não- administradores, identificando: (i) grupos de beneficiários; (ii) condições para exercício; (iii) preços de exercício; (iv) prazos de exercício; e (v) quantidade de ações comprometidas pelo plano

De acordo com nossos Planos, estão qualificados para receber Opções, Ações Restritas e Phantom Shares os nossos principais administradores, gerentes e empregados essenciais, inclusive de quaisquer de nossas controladas, diretas e indiretas.

As características dos nossos Planos estão descritas no item 8.4.(a) deste Formulário de Referência.

10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados

d. razão entre (i) a maior remuneração individual (considerando a composição da remuneração com todos os itens descritos no campo 8.2.d) reconhecida no resultado do emissor no último exercício social, incluindo a remuneração de administrador estatutário, se for o caso; e (ii) a mediana da remuneração individual dos empregados do emissor no Brasil, desconsiderando-se a maior remuneração individual, conforme reconhecida em seu resultado no último exercício social".

Razão Maior Remuneração / Mediana = 40,8x

10.4 Relações entre emissor e sindicatos

Negociamos anualmente (data base 1º de dezembro) a renovação das Convenções Coletivas de Trabalho. A negociação se dá entre o SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e as Federações (FENTAC e FNTTA) que representam os sindicatos das categorias profissionais dos aeroviários e aeronautas.

Em 31 de dezembro de 2022, possuíamos relação com os seguintes sindicatos

(12): SNEA (“Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias”).
Sindicato Nacional dos Aeronautas;
Sindicato Nacional dos Aeroviários;
Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo (“SAESP”);
Sindicato dos Aeroviários de Guarulhos;
Sindicato dos Aeroviários de Pernambuco;
Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre;
Sindicato dos Aeroviários do Amazonas (“SINDAMAZON”);
Sindicato Municipal dos Aeroviários do Rio de Janeiro (“SIMARJ”);
Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais (“SAM”);
Sindicato dos Aeroviários de Campinas, Sorocaba e Jundiaí – (“Sindaerocamp”); e
Sindicato dos Aeroviários do Estado de Alagoas.

Nos 3 (três) últimos exercícios sociais e no exercício social corrente não tivemos ocorrência de greves e/ou paralisações de nenhuma categoria.

10.5 Outras informações relevantes

Não há outras informações relevantes para a Companhia, além das já descritas neste Item 10.

11.1 Regras, políticas e práticas

Em 8 de novembro de 2017 foi aprovada, pelo Conselho de Administração, a Política para Transações com Partes Relacionadas, proposta pelo Comitê de ESG e revisada pelo Conselho de Administração em 5 de novembro de 2019. A Política estabelece procedimentos com o intuito de assegurar que transações envolvendo partes relacionadas à Companhia, nosso acionista controlador, administradores ou controladas, assim como situações com potencial conflito de interesse, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Companhia e dos nossos acionistas ("Política").

Os procedimentos previstos na Política têm por objetivo garantir que as transações que envolvam Partes Relacionadas estejam alinhadas com os interesses da Companhia, assegurando tratamento imparcial a tais transações, e garantindo sua divulgação detalhada e tempestiva aos acionistas da Companhia.

A Política foi elaborada de acordo com Estatuto Social da Companhia; a Lei das Sociedades por Ações; as normas da CVM e da *U.S. Securities and Exchange Commission* (SEC); o Pronunciamento Técnico do Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC 05 (R1); e conforme o Regulamento de Listagem do Nível 2 de Governança Corporativa da B3 e as normas da New York Stock Exchange (NYSE) aplicáveis. Por fim, a Política está em linha com o previsto no Código das Melhores Práticas de Governança Corporativa do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

De acordo com a Política, o Departamento Jurídico manterá um cadastro com a identificação das Partes Relacionadas, que deverá ser consultado pelos responsáveis por transações antes da sua conclusão, para verificar se a respectiva transação pode ser uma Transação com Parte Relacionada.

Cada Transação com Partes Relacionadas deverá ser concluída por escrito, em Condições de Mercado, especificando seus principais termos e condições, como: contraprestação nos termos do acordo, duração e condições para rescisão, declarações e indenizações, garantias, responsabilidade, (se aplicável) as formas encontradas para se aferir as Condições de Mercado para transação similar, entre outros.

Todas as Transações com Partes Relacionadas ou com potencial Conflito de Interesses devem ser aprovadas pela Diretoria da Companhia de forma colegiada, sendo que as Transações com Partes Relacionadas que envolvam Montante Relevante (qualquer Transação com Parte Relacionada envolvendo montante que, em um único negócio ou em um conjunto de negócios realizados em um ano, alcance valor igual ou superior a R$15 milhões) deverão também ser submetidas à aprovação do Conselho de Administração.

São vedadas as transações com Partes Relacionadas nas seguintes hipóteses: (a) Transações realizadas em condições que não sejam Condições de Mercado; (b) Transações que envolvam remuneração não justificável ou desproporcional em termos de geração de valor para a Companhia e para os seus acionistas.

A íntegra da Política pode ser encontrada em nosso *website* de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri), e nas páginas eletrônicas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (www.b3.com.br).

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido Real	Saldo existente	Montante Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Águia Branca Participações S.A.	01/11/2015	51.359,34	51.600,00	51.359,34	2 anos, renováveis	0,000000
Relação com o emissor	Membros do Conselho de Administração da Azul S.A. são administradores da Águia Branca Participações S.A.					
Objeto contrato	Trata-se de Contrato de prestação de serviços					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.					
Natureza e razão para a operação	Prestação de serviços de hospedagem e disponibilização de sistemas de informática, que ficarão armazenados nos servidores da Águia Branca Participações S.A.. Em 22 de fevereiro de 2022 o Conselho de Administração da Companhia aprovou e ratificou a celebração do Contrato e de seus respectivos aditivos.					
Posição contratual do emissor	Devedor					
Especificação Posição Contratual						
Azorra Aircraft Holdings LLC. – Grupo Azorra	26/08/2022	0,00	0,00	0,00	48 meses	0,00
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	1 (um) Contrato de Venda de Aeronave - Aircraft Sale Agreement; e 3 (três) Contratos de Arrendamento Operacional de Aeronaves (Aircraft Operating Lease Agreement					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A Companhia celebrou os instrumentos relacionados à venda e arrendamento operacional de aeronaves Embraer. As entidades do Grupo Azorra passaram a ser classificadas como Partes Relacionadas da Companhia a partir da eleição do Presidente do Conselho de Administração da Companhia, o Sr. David Gary Neeleman, como membro do Conselho de Administração da Azorra. A celebração desses instrumentos foi ratificada nas Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Companhia, realizadas, conjuntamente, em 28 de abril de 2023. Os valores envolvendo tais instrumentos são comercialmente sensíveis e protegidos por cláusulas de confidencialidade.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Azorra Aircraft Holdings LLC. – Grupo Azorra	30/09/2022	0,00	0,00	0,00	48 meses	0,00
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	2 (dois) Contratos de Arrendamento Operacional de Aeronaves (Aircraft Operating Lease Agreement)					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido Real	Saldo existente	Montante Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A Companhia celebrou os instrumentos relacionados ao arrendamento operacional de aeronaves Embraer. As entidades do Grupo Azorra passaram a ser classificadas como Partes Relacionadas da Companhia a partir da eleição do Presidente do Conselho de Administração da Companhia, o Sr. David Gary Neeleman, como membro do Conselho de Administração da Azorra. A celebração desses instrumentos foi ratificada nas Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Companhia, realizadas, conjuntamente, em 28 de abril de 2023. Os valores envolvendo tais instrumentos são comercialmente sensíveis e protegidos por cláusulas de confidencialidade.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Azul Investments LLP. e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	13/12/2017	365.574.790,28	4.523.331.682,19	365.574.790,28	Vencimento em 26/10/2024	2,650000
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Mútu					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Internalização de recursos obtidos com a emissão de notes pela Azul Investments LLP nos EUA. o Montante expresso em "365.574.790,28" refere-se a Francos Suíços.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Breeze Aviation Group	26/12/2019	79.663.254,70	67.056.277,36	79.663.254,70	N/A	0,000000
Relação com o emissor	Sociedade na qual o acionista controlador da Companhia detém participação acionária relevante.					
Objeto contrato	Carta de Intenções para subarrendamento de aeronave					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido Real	Saldo existente	Montante Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Natureza e razão para a operação	A Companhia assinou uma carta de intenção para o subarrendamento de até 28 aeronaves para a Breeze Aviation Group, uma companhia aérea fundada pelo acionista controlador da Azul, com sede nos Estados Unidos. A transação foi aprovada pelos acionistas da Azul em Assembleia Geral Extraordinária no dia 02 de março de 2020. Até 31 de dezembro de 2022, a Companhia havia subarrendado três aeronaves à Breeze Aviation Group e registrou um saldo a receber de R$ 67.056.277,36.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Caprioli Turismo Ltda.	26/03/2018	20.000,00	20.000,00	20.000,00	5 anos	0,000000
Relação com o emissor	Membro do Conselho de Administração da Companhia e membro próximo dos controladores da Caprioli Turismo Ltda.					
Objeto contrato	Limite de Crédito no valor de R$20.000,00 para a venda de passagens aéreas da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A					
Garantia e seguros	Nota Promissória avalizada pelos sócios da emitente					
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual					
Natureza e razão para a operação	Venda de passagens aéreas à agência de viagens mediante a estipulação de limite de crédito no valor de R$ 20.000,00. O limite de crédito e as condições contratuais seguem o mesmo padrão utilizado para outras agências de viagens do mesmo porte, com a qual a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. contrata. A transação foi ratificada e aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 08 de maio de 2018, com abstenção de voto do Sr. José Mario Caprioli dos Santos.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Lilium N.V – Grupo Lilium	22/10/2021	0,00	0,00	0,00	N/A	0,00
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Acordo de Subscrição (Warrant Agreement) e Certificado de Bônus de Subscrição (Warrant Certificate)					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A Companhia celebrou os instrumentos relacionados à parceria estratégica divulgada ao mercado em 02 de agosto de 2021, em consonância com o projeto de parceria entre a Azul e o grupo Lilium, envolvendo esforços para implementação de operações com aeronaves eVTOL, 100% elétricas e com emissão zero de carbono. As entidades do Grupo Lilium passaram a ser classificadas como Partes Relacionadas da Companhia a partir da eleição do Presidente do Conselho de Administração da Companhia, o Sr. David Gary Neeleman, como membro do Conselho de Administração da Lilium N.V. A celebração dos instrumentos foi ratificada nas Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Companhia, realizadas, conjuntamente, em 28 de abril de 2023.					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido Real	Saldo existente	Montante Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Lilium N.V – Grupo Lilium	08/03/2022	216.000,00	216.000,00	216.000,000,00	N/A	0,00
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Contrato de Direitos de Registro (Registration Rights Agreement)					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A Companhia celebrou o instrumento relacionado à parceria estratégica divulgada ao mercado em 02 de agosto de 2021, em consonância com o projeto de parceria entre a Azul e o grupo Lilium, envolvendo esforços para implementação de operações com aeronaves eVTOL, 100% elétricas e com emissão zero de carbono. As entidades do Grupo Lilium passaram a ser classificadas como Partes Relacionadas da Companhia a partir da eleição do Presidente do Conselho de Administração da Companhia, o Sr. David Gary Neeleman, como membro do Conselho de Administração da Lilium N.V. A celebração desse instrumento foi ratificada nas Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Companhia, realizadas, conjuntamente, em 28 de abril de 2023. O valor envolvido refere-se a 1.800.000 de ações ordinárias, a 12 centavos de Euro por ação.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						

11.2 Itens 'n.' e 'o.'

n. Medidas tomadas para tratar dos conflitos de interesses:

A Política Para Transações com Partes Relacionadas da Companhia prevê, como um dos seus objetivos, *assegurar que transações, envolvendo partes relacionadas da Companhia, seu controlador, administradores ou suas* controladas*, assim como situações com potencial conflito de interesses, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Companhia e de seus acionistas*.

O artigo 11 da Política prevê, ainda, que todas as transações com potencial conflito de interesses devem ser aprovadas pela Diretoria da Companhia de forma colegiada, prezando para que tais transações ocorram de maneira equitativa e sempre no melhor interesse da Companhia e de seus acionistas.

Também existe a previsão no artigo 16 da Política para que qualquer pessoa possa reportar à Companhia conhecimento acerca de qualquer transação que eventualmente possa configurar conflito de interesses, cabendo à Diretoria Jurídica, se necessário, emitir parecer para determinar se a transação, de fato, gera conflito de interesses, para atendimento dos procedimentos de aprovação previstos na Política.

Adicionalmente, destacamos que as pessoas envolvidas no processo de aprovação de quaisquer transações que possam gerar conflito de interesses deverão declarar-se impedidas, explicando seu envolvimento na transação, fornecendo detalhes acerca da transação e das partes envolvidas, conforme requerido. O impedimento deverá constar da ata da reunião do órgão social que deliberar sobre a transação e a referida pessoa deverá se afastar das discussões e das deliberações.

o. Demonstração do caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado

Todas as transações com partes relacionadas da Companhia são inerentes ao curso ordinário de negócios atinentes às atividades desenvolvidas do setor da Companhia.

O artigo 17 da Política Para Transações com Partes Relacionadas da Companhia veda quaisquer transações em que sejam observadas condições divergentes da prática usual do mercado (incluindo a necessidade de análise dos princípios de: i. competitividade, com avaliação dos preços e das condições dos serviços, que devem ser compatíveis com a prática do mercado; ii. conformidade, ou seja, da aderência dos serviços prestados aos termos e responsabilidades contratuais praticados pela Companhia; iii. controles adequados de segurança das informações; e iv. da transparência, com reporte adequado das condições acordadas, assim como seus reflexos nas demonstrações financeiras da Companhia).

A Política também veda a celebração de instrumentos que envolvam remuneração não justificável ou desproporcional em termos de geração de valor para a Companhia e para os seus acionistas.

Nesse sentido, todas as transações celebradas entre a Companhia e suas partes relacionadas possuem um caráter estritamente comutativo, cujas condições são livremente negociadas e pactuadas entre as partes envolvidas.

11.3 Outras informações relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 11 do Formulário de Referência.

12.1 Informações sobre o capital social

Tipo Capital	Capital Emitido	
Data da autorização ou aprovação	**Prazo de integralização**	**Valor do capital**
10/05/2024		2.315.627.892,68
Quantidade de ações ordinárias	**Quantidade de ações preferenciais**	**Quantidade total de ações**
928.965.058	335.750.796	1.264.715.854

Tipo Capital	Capital Subscrito	
Data da autorização ou aprovação	**Prazo de integralização**	**Valor do capital**
10/05/2024		2.315.627.892,68
Quantidade de ações ordinárias	**Quantidade de ações preferenciais**	**Quantidade total de ações**
928.965.058	335.750.796	1.264.715.854

Tipo Capital	Capital Autorizado	
Data da autorização ou aprovação	**Prazo de integralização**	**Valor do capital**
28/04/2023		0,00
Quantidade de ações ordinárias	**Quantidade de ações preferenciais**	**Quantidade total de ações**
0	230.000.000	230.000.000

12.2 Emissores estrangeiros - Direitos e regras

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Valor mobiliário	**Debêntures**
Identificação do valor mobiliário	1ª Emissão Pública de Debêntures
Data de emissão	26/10/2020
Data de vencimento	26/10/2025
Quantidade	1.745.900
Valor nominal global R$	1.046,19
Saldo Devedor em Aberto	1.403.718.762,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	O preço de exercício é de R$32,2649
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	A Companhia poderá, a seu exclusivo critério, realizar a qualquer tempo, a partir, inclusive, de 26 de outubro de 2023, o resgate antecipado, total ou parcial das debêntures, com o consequente cancelamento de tais debêntures, desde que observadas as condições previstas na Escritura de Emissão. Ainda, a Companhia poderá, a seu exclusivo critério, realizar, a qualquer tempo oferta facultativa de resgate antecipado, total ou parcial, das debêntures, com o consequente cancelamento de tais debêntures, que será endereçada a todos os debenturistas, sem distinção, assegurada a igualdade de condições a todos os debenturistas para aceitar o resgate antecipado das debêntures de que forem titulares, de acordo com os termos e condições previstos na Escritura de Emissão (“Oferta Facultativa de Resgate Antecipado”).

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Características dos valores mobiliários de dívida	Vencimento: Ressalvadas as hipóteses de Conversão, de resgate antecipado das Debêntures ou de vencimento antecipado das obrigações decorrentes das Debêntures, nos termos previstos nesta Escritura de Emissão, o prazo das Debêntures será de 5 anos contados da Data de Emissão, vencendo-se, portanto, em 26 de outubro de 2025. Os eventos de vencimento antecipado automático são: (i) inadimplemento, pela Companhia e/ou pela Fiadora, de qualquer obrigação pecuniária relativa às debêntures e/ou prevista na Escritura de Emissão e/ou em qualquer dos demais documentos da emissão, na respectiva data de pagamento, não sanado no prazo de (a) 2 dias úteis contado da data do respectivo inadimplemento, no que se referir ao valor nominal atualizado das debêntures; ou (b) 30 dias contados da data do respectivo inadimplemento, nos demais casos; (ii) liquidação, dissolução ou extinção da Companhia, da Fiadora e/ou da IntelAzul S.A. (ou simplesmente "IntelAzul" - anteriormente denominada "Tudo Azul S.A."), exceto, exclusivamente com relação à extinção, se em decorrência de uma operação societária que não constitua um evento de inadimplemento; (iii) (a) decretação de falência da Companhia, da Fiadora, da IntelAzul e/ou de qualquer de suas respectivas Controladas; e (iv) (b) pedido de autofalência formulado pela Companhia, pela Fiadora, pela IntelAzul e/ou por qualquer de suas respectivas Controladas; (c) pedido de falência da Companhia, da Fiadora, da IntelAzul e/ou de qualquer de suas respectivas Controladas, formulado por terceiros, não elidido no prazo legal; (d) pedido de recuperação judicial ou de recuperação extrajudicial da Companhia, da Fiadora, da IntelAzul e/ou de qualquer de suas respectivas Controladas, independentemente do deferimento ou homologação do respectivo pedido; ou (e) qualquer evento similar ao disposto nas alíneas (a) a (d) acima em qualquer jurisdição envolvendo a Companhia, a Fiadora, a IntelAzul e/ou qualquer de suas respectivas Controladas; Os eventos de vencimento antecipado não automáticos estão descritos na Escritura de Emissão. Juros: (i) durante todo o Período de Capitalização que se inicia na Primeira Data de Integralização (inclusive) e se encerra em 26 de outubro de 2021 (exclusive), 7,50% ao ano, base 360 dias, que serão, ao final de tal Período de Capitalização, incorporados ao Valor Nominal Unitário Atualizado das Debêntures, de forma automática e independentemente de qualquer formalidade adicional (inclusive independentemente de assembleia geral de Debenturistas ou de aditamento a esta Escritura de Emissão); e ante todo o Período de Capitalização que se inicia na Primeira Data de Integralização (inclusive) e se encerra em 26 de outubro de 2021 (exclusive), 7,50% ao ano, base 360 dias, que serão, ao final de tal Período de Capitalização, incorporados ao Valor Nominal Unitário Atualizado das Debêntures, de forma automática e independentemente de qualquer formalidade adicional (inclusive independentemente de assembleia geral de Debenturistas ou de aditamento a esta Escritura de Emissão); e (ii) em cada um dos demais Períodos de Capitalização e durante todo o respectivo Período de Capitalização. 6,00% ao ano, base 360 dias, que serão, ao final do respectivo Período de Capitalização, pagos em espécie. Garantia: Foram constituídas as seguintes garantias: (i) garantia fiduciária de ações que representam a totalidade das ações de emissão da IntelAzul S.A.; (ii) alienação fiduciária dos bens móveis de titularidade da Fiadora e cessão fiduciária do direito de uso concedido à Fiadora sobre o hangar localizado no aeroporto de Viracopos; (iii) alienação fiduciária de direitos de propriedade intelectual; e (iv) cessão fiduciária dos direitos creditórios da Fiadora; e (v) fiança prestada pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não há.
Outras características relevantes	O preço de subscrição das Debêntures será o seu valor nominal unitário ou o seu valor nominal unitário atualizado, conforme o caso. A integralização ocorrerá à vista, no ato da subscrição, em moeda corrente nacional. As debêntures serão conversíveis, escriturais e nominativas, sem emissão de cautelas e certificados.

Valor mobiliário	**Debêntures**
Identificação do valor mobiliário	2ª EMISSÃO DE DEBÊNTURES SIMPLES, NÃO CONVERSÍVEIS EM AÇÕES

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Data de emissão	28/03/2024
Data de vencimento	28/03/2027
Quantidade	250.000
Valor nominal global R$	1.000,00
Saldo Devedor em Aberto	250.000.000,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	A Companhia poderá, a seu exclusivo critério, realizar a qualquer tempo, a partir, inclusive, de 28 de março de 2025, o resgate antecipado facultativo da totalidade das debêntures, com o consequente cancelamento de tais debêntures, desde que observadas as condições previstas na Escritura de Emissão. É vedado o resgate parcial. Ainda, a partir de 1º de abril de 2024, a exclusivo critério dos debenturistas titulares da totalidade das debêntures em circulação, a Companhia deverá realizar o resgate antecipado obrigatório total das debêntures em até 92 (noventa e dois) dias contados da data da notificação enviada pelos debenturistas nesse sentido. Adicionalmente, a Companhia poderá, a seu exclusivo critério, e a qualquer tempo, realizar oferta de resgate antecipado da totalidade das debêntures com o consequente cancelamento de tais debêntures, que será endereçada a todos os debenturistas, sem distinção, assegurada a igualdade de condições a todos os debenturistas, de acordo com os termos e condições previstos na Escritura de Emissão.
Características dos valores mobiliários de dívida	Vencimento: Ressalvadas as hipóteses de resgate antecipado das Debêntures ou de vencimento antecipado das obrigações decorrentes das Debêntures, nos termos previstos nesta Escritura de Emissão, o prazo das Debêntures será de 3 anos contados da Data de Emissão, vencendo-se, portanto, em 28 de março de 2027. Os eventos de vencimento antecipado automático são: (i) declarações falsas ou enganosas da Companhia; (ii) não pagamento, pela Companhia, das obrigações pecuniárias decorrentes da Escritura de Emissão; (iii) declaração de vencimento antecipado de quaisquer dívidas da Companhia em valor superior a R$50 milhões; (iv) recuperação judicial ou extrajudicial, liquidação, dissolução, falência ou extinção da Companhia; (v) questionamento judicial, pela Companhia, sobre a validade, eficácia e/ou exigibilidade da Escritura de Emissão; (vi) alteração do objeto social da Companhia; (vii) transformação societária da Companhia; (viii) transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de cessão a terceiros, pela Companhia, de suas obrigações previstas na Escritura de Emissão; (ix) redução do capital social da Companhia, exceto em situações previstas na Escritura de Emissão; (x) pagamento de dividendos pela Companhia e/ou de juros sobre capital próprio, caso esta esteja inadimplente nos termos da Escritura de Emissão; e/ou (xi) caso a Escritura de Emissão seja revogada, rescindida ou resilida. Os eventos de vencimento antecipado não automáticos estão descritos na Escritura de Emissão. Juros: sobre o valor nominal unitário das debentures ou sobre o seu saldo, conforme o caso, incidirão juros remuneratórios correspondentes à variação acumulada de 100% da taxa DI, base de 252 dias úteis, acrescida de spread ou sobretaxa de 6,00% ao ano, base 252 dias úteis. Tal remuneração será calculada de acordo com fórmula descrita na Escritura de Emissão, de forma exponencial e cumulativa, pro rata temporis por dias úteis decorridos. Garantias: Não há.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não há.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Outras características relevantes	O preço de subscrição das Debêntures será o seu valor nominal unitário ou o seu valor nominal unitário atualizado, conforme o caso. A integralização ocorrerá à vista, no ato da subscrição, em moeda corrente nacional. As debêntures serão simples, ou seja, não conversíveis em ações da Companhia, sem emissão de cautelas e certificados.

12.4 Número de titulares de valores mobiliários

Valor Mobiliário	Pessoas Físicas	Pessoas Jurídicas	Investidores Institucionais
Debêntures Conversíveis	0	0	3

12.5 Mercados de negociação no Brasil

12.5 Mercados de negociação no Brasil

As nossas ações preferenciais são admitidas à negociação no segmento de listagem Nível 2 da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, sob o código AZUL4.

As debêntures da 1ª e 2ª emissão de debêntures da Companhia são admitidas e negociadas na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão.

12.6 Negociação em mercados estrangeiros

Valor Mobiliário	Identificação do Valor Mobiliário	País	Mercado Valor Mobiliário
Certificados de Depósito de Valores Mobiliários		Estados Unidos	Bolsa de Valores
Entidade Administradora			
New York Stock Exchange (NYSE)			
Data de admissão	**Data de Início listagem**		**Percentual**
31/03/2017	11/04/2017		29,56
Segmento de Negociação	**Descrição de Segmento de Negociação**		
Sim:	ADR Nível III		
Proporção de Certificados de Depósito no Exterior	**Descrição de Proporção de Certificados de Depósito no Exterior**		
Sim:	A proporção é de 1 ADS para 3 ações preferenciais.		
Banco Depositário	**Descrição do Banco Depositário**		
Sim:	Citibank N.A.		
Instituição Custodiante	**Descrição da Instituição Custodiante**		
Sim:	Itaú Corretora de Valores S.A.		

12.7 Títulos emitidos no exterior

Valor mobiliário	**Nota Comercial**
Identificação do valor mobiliário	Senior Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	15/06/2021
Data de vencimento	15/06/2026
Quantidade	600.000
Valor nominal global R$	2.976.794.659,00
Saldo Devedor em Aberto	3.095.665.126,27
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Em ou após 15 de junho de 2024, o Emissor poderá, a seu critério, resgatar as Notas, no todo ou em parte, aos seguintes preços de resgate (expressos como percentuais do valor principal) estabelecidos abaixo, mais juros acumulados e não pagos, mas excluindo a data de resgate e os Valores Adicionais, se houver, nas Notas resgatadas até a data de resgate aplicável, se resgatadas durante o período de doze meses, com início em 15 de junho dos anos indicados abaixo, sujeito aos direitos dos detentores de Notas no registro relevante data para receber juros na data de pagamento de juros relevante: Porcentagem do ano 2024 - 103,625% 2025 - 101,813%
Características dos valores mobiliários de dívida	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Sujeito a certas exceções estabelecidas na Escritura, a Escritura ou as Notas podem ser alteradas ou complementadas sem aviso prévio a qualquer Titular, mas com o consentimento por escrito dos Titulares de, pelo menos, a maioria do valor principal das Notas, então pendentes, e qualquer Inadimplemento passado ou cumprimento de qualquer disposição pode ser dispensado com o consentimento dos Titulares de, pelo menos, a maioria do valor principal das Notas então em circulação. No entanto, sujeito a certas exceções estabelecidas na Escritura, sem o consentimento de cada Titular de uma Nota pendente afetada por tal evento, nenhuma alteração ou renúncia poderá, entre outras coisas: (i) reduzir o valor principal ou alterar o vencimento declarado de qualquer pagamento em qualquer Nota; (ii) reduzir a taxa ou alterar o prazo de pagamento de quaisquer juros sobre qualquer Nota; (iii) reduzir o valor a pagar mediante o resgate de qualquer Nota ou alterar o momento em que qualquer Nota pode ser resgatada; (iv) alterar o local de pagamento ou a moeda para pagamento de principal, prêmio, se houver, ou juros ou quaisquer Valores Adicionais sobre qualquer Nota; (v) prejudicar o direito de instaurar ação para a execução de qualquer direito ao pagamento sobre ou com relação a qualquer Nota; (vi) renunciar a um Inadimplemento ou Evento de Inadimplemento no pagamento do principal e juros das Notas; (vii) reduzir o valor principal das Notas cujos Titulares devem consentir com qualquer alteração, complemento ou renúncia; (viii) fazer qualquer alteração no primeiro parágrafo da Seção 9.02 da Escritura; (ix) modificar ou alterar qualquer disposição desta Escritura ou qualquer Nota Garantia que afeta a classificação das Notas de maneira adversa aos Titulares das Notas; ou (x) fazer qualquer alteração nas Garantias de Nota que prejudicaria afetar os Titulares das Notas.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	**Nota Comercial**
Identificação do valor mobiliário	Senior Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	26/10/2017

12.7 Títulos emitidos no exterior

Data de vencimento	26/10/2024
Quantidade	400.000
Valor nominal global R$	1.289.734.187,00
Saldo Devedor em Aberto	2.097.403.314,72
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Em ou após 26 de outubro de 2021, os títulos poderão ser resgatados, por opção do Emissor, em um todo ou em parte, nos preços especificados em “Descrição das Notas – Resgate Opcional”, acrescidos de juros não pagos até a data imediatamente anterior à data de resgate. Antes de 26 de outubro de 2021, os títulos poderão ser resgatados, por opção do Emissor, em um todo ou em parte, a qualquer momento, a um preço igual a 100% do montante principal das notas a serem resgatadas, acrescido de um prêmio “makewhole”, se houver, acrescido de juros devidos e não pagos até a data imediatamente anterior à data de resgate. Além disso, em ou antes de 26 de outubro de 2020, o Emissor poderá resgatar até 35% do saldo restante de principal agregado das notas utilizando os proventos líquidos de uma ou mais oferta de capital a um preço de resgate igual a 105,875% do saldo restante de principal agregado, acrescido de juros devidos e não pagos, até a data imediatamente anterior à data de resgate contanto que: • No mínimo 65% do saldo original de principal agregado dos títulos permaneça disponível depois de cada resgate. • Cada resgate ocorra dentro de 90 dias depois do fechamento de cada oferta de capital
Características dos valores mobiliários de dívida	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Os direitos assegurados por estes valores mobiliários só podem ser alterados mediante aprovação por escrito dos titulares de Notas Comerciais que representem mais da metade do valor principal remanescente. Dependem da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais alterações que impliquem: (i) redução do valor principal ou alteração da data de pagamento de qualquer Nota; (ii) redução da taxa ou alteração da data e pagamento de juros de qualquer Nota; (iii) redução do valor a pagar no resgate de qualquer Nota ou alteração do momento em que a data pode ser resgatada; (iv) alteração do local de pagamento ou da moeda de pagamento do principal de, prêmio, se houver, ou juros ou quaisquer outros valores sobre qualquer Nota; (v) prejuízo ao direito de instaurar processo para a execução de qualquer direito de pagamento em ou com relação a qualquer Nota; (vi) renúncia a uma inadimplência ou evento de inadimplemento no pagamento do principal e de juros sobre qualquer Nota; (vii) redução do valor principal das Notas cujos titulares devem consentir a qualquer alteração ou renúncia; (viii) modificação ou alteração da Escritura ou de qualquer garantia e que afete a classificação das Notas de uma maneira adversa aos seus titulares; ou (x) qualquer alteração em qualquer garantia que possa afetar adversamente os detentores das notas
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	**Ações**
Identificação do valor mobiliário	American Depositary Receipts
Data de emissão	11/04/2017
Data de vencimento	09/09/9999
Quantidade	63.000.000
Valor nominal global R$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00

12.7 Títulos emitidos no exterior

Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Sim, as mesmas de uma ação preferencial.
Características dos valores mobiliários de dívida	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	.

12.8 Destinação de recursos de ofertas públicas

12.8 - Destinação de Recursos de Ofertas Públicas

(a) como os recursos resultantes da oferta foram utilizados

Oferta Pública Inicial de Ações – abril/2017

• Os recursos resultantes da oferta primária no âmbito de nossa oferta pública inicial, foram utilizados para amortizar nossas dívidas e reforçar o nosso capital de giro. Desta forma, além de reforçar o capital de giro, os recursos líquidos obtidos já foram destinados à amortização de R$200 milhões de dívidas e a Companhia prevê amortizar mais R$250 milhões durante o segundo semestre de 2017.

Oferta Pública Secundária – setembro/2017 e Oferta Pública Secundária – junho/2018

• Como as nossas ofertas públicas secundárias de distribuição realizada em setembro de 2017 e em junho de 2018 compreenderam exclusivamente distribuições secundárias, não houve nenhum ingresso de recursos para nós em ambos os eventos, sendo que os acionistas vendedores das ofertas receberam a totalidade dos recursos líquidos resultantes da venda das ações (para mais informações, vide item 18.9 deste Formulário de Referência).

Primeira Emissão de Debêntures – outubro/2020

• Os recursos líquidos obtidos pela Companhia com a primeira emissão de debêntures serão integralmente utilizados para capital de giro, expansão da atividade de logística e outras oportunidades estratégicas.

(b) se houve desvios relevantes entre a aplicação efetiva dos recursos e as propostas de aplicação divulgadas nos prospectos da respectiva distribuição

Não aplicável, visto que não ocorreram desvios entre a aplicação efetiva dos recursos de nossa oferta pública inicial e o que havia sido anteriormente proposto.

(c) caso tenha havido desvios, as razões para tais desvios

Não aplicável, visto que não ocorreram desvios entre a aplicação efetiva dos recursos de nossa oferta pública inicial e o que havia sido anteriormente proposto.

12.9 Outras informações relevantes

Seguem abaixo as descrições das emissões públicas de debêntures com esforços restritos, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 476, de 16 de janeiro de 2009, conforme alterada, e das emissões de notas promissórias com esforços restritos, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 566, realizadas pela nossa controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	1ª Emissão Debêntures Conversíveis em Ações em série Única, para Distribuição Pública da Azul S.A.
Quantidade	1.745.900
Valor total da emissão (em R$)	1.745.900.000,00
Data da emissão	12/12/2020
Data do vencimento	26/10/2025
Saldo devedor em aberto em 31/12/2022	1.403.719.006,94
Restrição à circulação	Não
Descrição da restrição	Não aplicável
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures são conversíveis em ações AZUL4 a critério dos debenturistas, sendo o preço de conversão de R$32,2649 por ação preferencial, resultando em um prêmio de conversão inicial de 27,50% calculado sobre o VWAP de 30 pregões da ação de referência de R$25,3058. Para efeito de conversão, é considerada a incorporação dos juros, porém não se leva em consideração a variação cambial.
Possibilidade de resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Companhia poderá, a seu exclusivo critério, realizar, a qualquer tempo a partir, inclusive, de 26 de outubro de 2023, o resgate antecipado, total ou parcial das Debêntures, com o consequente cancelamento de tais Debêntures, desde que observadas as seguintes condições: I. a Companhia realize comunicação aos Debenturistas (por meio de publicação de anúncio nos termos da Cláusula 7.32 abaixo ou de comunicação individual a todos os Debenturistas), ao Agente Fiduciário, ao Escriturador, ao Banco Liquidante e à B3, com antecedência de, no mínimo, 30 (trinta) dias da data do evento; II. o preço médio ponderado por volume negociado diário por ADS seja 30% (trinta por cento) superior ao Preço de Conversão Equivalente ADS, cumulativamente (a) durante, no mínimo, 20 (vinte) pregões da NYSE, consecutivos ou não, respeitado um período de 30 (trinta) pregões da NYSE encerrado no pregão imediatamente anterior à data da comunicação a que se refere o inciso I acima; e (b) no pregão da NYSE imediatamente anterior à data da comunicação a que se refere o inciso I acima; III. a Companhia realize o resgate mediante o pagamento do Valor Nominal Unitário Atualizado das Debêntures objeto do resgate, acrescido dos Juros, calculados *pro rata temporis*, desde a Primeira Data de Integralização ou a data de pagamento de Juros ou de Incorporação de Juros imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento, sem qualquer prêmio ou penalidade; IV. em caso de resgate antecipado facultativo parcial, seja realizado sorteio, coordenado pelo Agente Fiduciário, sendo que todas as etapas desse processo, tais como habilitação dos Debenturistas, qualificação, sorteio, apuração, rateio e validação da quantidade de Debêntures a serem resgatadas antecipadamente serão realizadas fora do âmbito da B3, de acordo com os procedimentos acordados entre Companhia e o Agente Fiduciário. Os Debenturistas sorteados serão informados pela Companhia, por escrito, com, no mínimo, 3 (três) Dias Úteis de antecedência da data de resgate sobre o resultado do sorteio; e V. será observado, em qualquer caso, o direito à Conversão durante o Período de Conversão.

12.9 Outras informações relevantes

Características dos valores mobiliários	Taxa de juros de 7,5% ao ano até a integralização em 26/10/2021 Pagamentos de juros semestrais, a taxa de 6,0% ao ano, mais variação cambial, a partir de 26/04/2022, a semestralmente a partir de então. Liquidação do principal, bullet, em 26/10/2025.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não existem condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	10ª Emissão Debêntures Simples, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária com Garantia Fidejussória Adicional, a ser convolada em Espécie Quirografária com Garantia Real Adicional e Garantia Fidejussória Adicional, em série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Quantidade	20.000 (vinte mil)
Valor total da emissão (em R$)	20/12/2018
Data da emissão	20/12/2018
Data do vencimento	20/12/2027
Saldo devedor em aberto em 31/12/2022	212.740.204,00
Restrição à circulação	Não
Descrição da restrição	Não aplicável
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures não são conversíveis.
Possibilidade de resgate	Sim

12.9 Outras informações relevantes

Hipótese e cálculo do valor de resgate	O resgate antecipado facultativo total das debêntures ocorrerá mediante comunicação, pela Companhia, dirigida (i) à B3, com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis com relação à data prevista para realização do efetivo resgate antecipado facultativo, devendo esta comunicação ser realizada em conjunto com o agente fiduciário, e (ii) aos debenturistas, com cópia para o agente fiduciário, com antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis com relação à data do efetivo resgate antecipado facultativo. Por ocasião do resgate antecipado facultativo, os debenturistas farão jus ao pagamento do valor nominal unitário ou saldo do valor nominal unitário, conforme o caso, acrescido (i) da remuneração devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada pro rata temporis a partir da Data de Integralização ou da data de pagamento da remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, e resgate antecipado obrigatório em caso de não renegociação de certos contratos financeiros
Características dos valores mobiliários	As debêntures não são conversíveis em ações de emissão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Após aprovação dos titulares das debêntures da 9ª (nona) emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária com garantia real e garantia fidejussória adicionais, em série única, para distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, sob o regime de garantia firme de colocação, de emissão da Emissora ("9ª Emissão" e "Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão"), sobre o compartilhamento da garantia real da 9ª Emissão com presente Emissão, em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da Emissora, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e desta Escritura de Emissão, será constituída, pela Emissora em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, cessão fiduciária da totalidade dos direitos creditórios de titularidade da Emissora, os quais já se encontram cedidos aos titulares das debêntures da 9ª Emissão ("Garantia Real"), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA ("Cessão Fiduciária"). Em garantia das obrigações assumidas na 9ª Emissão e na presente Emissão, a Cessão Fiduciária deverá representar, após Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão, no mínimo, a soma de (i) 1/3 (um terço) do saldo devedor da 9ª Emissão; e (ii) 1/3 (um terço) do saldo devedor da presente Emissão ("Valor Mínimo" e "Créditos Cedidos

12.9 Outras informações relevantes

	Fiduciariamente", respectivamente). Ainda, foi prestada uma fiança por nós. A Cessão Fiduciária será compartilhada entre os titulares das debêntures da 9ª Emissão e os Debenturistas desta Emissão, na proporção do saldo devedor de cada emissão, sem ordem de preferência de recebimento no caso de excussão. Remuneração: juros – 116,90% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra grupo, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis Pagamento do Principal – 3 parcelas sendo a 1ª no dia 20 de dezembro de 2021 correspondendo a 45% do saldo do Valor Nominal Unitário, a 2ª no dia 20 de dezembro de 2022 correspondendo a 36,82% do saldo do Valor Nominal Unitário e a 3ª no dia 20 de dezembro de 2023 correspondendo a 18,18% do saldo do valor Nominal Unitário. Pagamento da Remuneração: semestralmente, a contar da Data de Emissão, sempre no dia 20 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 20 de junho de 2019 e o último em 20 de dezembro de 2023. Em dezembro de 2020, essa emissão foi renegociada. Os juros passaram a ser 100,% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra grupo, mais 3%, expressos na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis. Carência para amortização do principal até junho de 2020. Com pagamentos parciais de juros em junho de 2021 e dezembro de 2021. Após esse período, a amortização acontecerá de forma irregular em 18 parcelas mensais e sucessivas, entre julho de 2022 e dezembro de 2023. Em junho de 2022 foi assinada a renegociação dos fluxos de pagamento, sendo o vencimento alterado para dezembro de 2027, com fluxos irregulares de amortização em 2022, e a retomada dos fluxos regulares de amortização trimestral a partir de março de 2023. A taxa de juros passa a ser CDI + 5%aa. São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) alteração do objeto social disposto no estatuto social da Emissora, que modifique substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; (ii) o inadimplemento de obrigações pecuniárias em valor superior a R$50 milhões; (iii) ocorrência de qualquer alteração direta ou indireta no controle acionário da Emissora, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2°, da Lei das Sociedades por Ações, exceto no caso de aprovação prévia de Debenturistas que representem mais do que 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas; (iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da Emissora, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a Emissora mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja se previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a Emissora e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da Emissora por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante de tal reestruturação societária assuma expressamente as obrigações decorrentes das Debêntures; (v) alienação ou qualquer outra forma de disposição, pela Emissora, de ativos permanentes em montante igual ou superior a R$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), admitidos os

12.9 Outras informações relevantes

	casos de alienação de aeronaves, motores, partes e peças aeronáuticas, simuladores, hangares e/ou outros bens feitos no curso ordinário das atividades da Emissora, desde que os recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da Emissora; (vi) pagamento de dividendos pela Emissora e/ou de juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro, ou qualquer outra forma de distribuição de recursos a seus acionistas, empresas controladoras (ou grupo de controle) ou coligadas à Emissora, caso a Emissora esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos desta Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios; e (vii) não manutenção de determinados *covenants* financeiros.

Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	As debêntures não são conversíveis.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	9ª Emissão Debêntures Simples, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária com Garantia Fidejussória Adicional, a ser convolada em Espécie Quirografária com Garantia Real Adicional e Garantia Fidejussória Adicional, em série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Quantidade	50.000 (cinquenta mil)
Valor total da emissão (em R$)	R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais)
Data da emissão	18/06/2018
Data do vencimento	20/12/2027
Saldo devedor em aberto em 31/12/2022	534.426.465,40
Restrição à circulação	Não
Descrição da restrição	Não aplicável
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures não são conversíveis.
Possibilidade de resgate	Sim.

12.9 Outras informações relevantes

Hipótese e cálculo do valor de resgate	O Resgate Antecipado Facultativo total das Debêntures ocorrerá mediante comunicação, pela Companhia, dirigida (i) à B3, com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis com relação à data prevista para realização do efetivo resgate antecipado facultativo, devendo esta comunicação ser realizada em conjunto com o agente fiduciário, e (ii) aos debenturistas, com cópia para o agente fiduciário, com antecedência mínima de 10 (dez) Dias Úteis com relação à data do efetivo Resgate Antecipado Facultativo. Por ocasião do resgate antecipado facultativo, os debenturistas farão jus ao pagamento do valor nominal unitário ou saldo do valor nominal unitário das debêntures, conforme o caso, acrescido (i) da Remuneração devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada pro rata temporis a partir da Data de Integralização ou da data de pagamento da remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, e resgate antecipado obrigatório em caso de não renegociação de certos contratos financeiros
Características dos valores mobiliários	As debêntures não são conversíveis em ações de emissão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da Emissora, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e desta Escritura de Emissão, será constituída, pela Emissora, em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, cessão fiduciária dos direitos creditórios de titularidade da Emissora (“Garantia Real”), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA (“Direitos Creditórios”), que deverão representar, desde que superada a Condição Suspensiva, até a liquidação integral do Valor Total da Emissão, no mínimo, 1/3 (um terço) do saldo devedor da Emissão (“Valor Mínimo”, "Créditos Cedidos Fiduciariamente" e “Cessão Fiduciária” respectivamente). Ademais, foi prestada uma fiança por nós. Remuneração: juros – 122% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra grupo, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis Pagamento do Principal – 2 parcelas sendo a 1ª no dia 18 de dezembro de 2020 correspondendo a 50% do saldo do valor nominal unitário e a 2ª no dia 18 de dezembro de 2021 correspondendo a 50% do saldo do valor nominal unitário Pagamento da Remuneração: semestralmente, a contar da Data de Emissão, sempre no dia 18 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 18 de dezembro de 2018 e o último em 18 de dezembro de 2021. Em junho de 2022 foi assinada a renegociação dos fluxos de pagamento, sendo o vencimento alterado para dezembro de 2027, com fluxos irregulares de amortização em 2022, e a retomada dos fluxos regulares de amortização trimestral a partir de março de 2023. A taxa de juros passa a ser CDI + 5%aa.

12.9 Outras informações relevantes

	São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) alteração do objeto social disposto no estatuto social da Emissora, que modifique substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; (ii) o inadimplemento de obrigações pecuniárias em valor superior a R$50 milhões; (iii) ocorrência de qualquer alteração direta ou indireta no controle acionário da Emissora, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2°, da Lei das Sociedades por Ações, exceto no caso de aprovação prévia de Debenturistas que representem mais do que 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas; (iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da Emissora, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a Emissora mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja se previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a Emissora e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da Emissora por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante de tal reestruturação societária assuma expressamente as obrigações decorrentes das Debêntures; (v) alienação ou qualquer outra forma de disposição, pela Emissora, de ativos permanentes em montante igual ou superior a R$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), admitidos os casos de alienação de aeronaves, motores, partes e peças aeronáuticas, simuladores, hangares e/ou outros bens feitos no curso ordinário das atividades da Emissora, desde que os recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da Emissora; (vi) pagamento de dividendos pela Emissora e/ou de juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro, ou qualquer outra forma de distribuição de recursos a seus acionistas, empresas controladoras (ou grupo de controle) ou coligadas à Emissora, caso a Emissora esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos desta Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios; e (vii) não manutenção de determinados *covenants* financeiros.
Condições para altercão dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não existem condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

12.9 Outras informações relevantes

Complementação do item 12.2:

Direitos das ações ordinárias de nossa emissão

Descrição das características do reembolso de capital	No caso de nossa liquidação, após pagarmos todas as nossas obrigações, os nossos acionistas receberão os pagamentos relativos ao reembolso do capital investido na proporção de suas respectivas participações em nosso capital social. Ressaltando que, em caso de liquidação da Companhia, os acionistas detentores de nossas ações preferenciais terão direito ao reembolso prioritário a que fazem jus as ações preferenciais de emissão da Companhia, conforme descrito abaixo, e, após o reembolso do capital das ações ordinárias, o acionista detentor de ações ordinárias fará jus ao valor equivalente à multiplicação do total dos ativos remanescentes que couberem aos acionistas pela Participação nos Dividendos a que fazem jus as ações ordinárias. Na hipótese de retirada de acionistas, o montante a ser pago pela Companhia, a título de reembolso pelas ações detidas pelos acionistas que tenham exercido direito de retirada, nos casos autorizados pela Lei das S.A., deverá corresponder ao valor econômico de tais ações, a ser apurado de acordo com o procedimento de avaliação aceito pela Lei das Sociedades por Ações, sempre que tal valor for inferior ao valor patrimonial contábil apurado de acordo com o artigo 45 da Lei das Sociedades por Ações. O direito de retirada deverá ser exercido no prazo de 30 dias, contados da publicação da ata da Assembleia Geral que tiver aprovado o ato que deu origem ao recesso. As nossas ações podem ser resgatadas mediante determinação de nossos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária ou por meio de sorteio.

Direitos das ações preferenciais de nossa emissão

Descrição de voto restrito	Restrito Todas as ações preferenciais de emissão da Companhia conferem direito de voto restrito às seguintes matérias: a) direito de voto em determinadas circunstâncias, incluindo (i) transformação, incorporação, fusão ou cisão da Companhia, (ii) aprovação de contratos entre a Companhia e seu acionista controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o acionista controlador da Companhia tenha interesse, sempre que, por força de disposição legal ou estatutária, sejam deliberados em assembleia geral de acionistas da Companhia, (iii) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia, (iv) escolha de instituição ou empresa especializada para determinação do valor econômico da Companhia, para fins de cancelamento de registro da Companhia como companhia aberta ou de saída no Nível 2, (v) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social da Companhia que alterem ou modifiquem quaisquer das exigências previstas no item 4.1 do Regulamento do Nível 2, enquanto estiver em vigor o Contrato de Participação no Nível 2, (vii) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social da Companhia que alterem ou modifiquem quaisquer das exigências previstas neste item, bem como nos Artigos 12 a 14 do Estatuto Social da Companhia; (viii) a remuneração global dos administradores da Companhia; e (ix) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social que alterem ou modifiquem quaisquer das exigências previstas no

12.9 Outras informações relevantes

parágrafo segundo do artigo 15 e nos artigos 29 a 32.

A deliberação quanto às matérias elencadas nos subitens (i) a (vi) do item (a) acima pela Assembleia Geral dependerão de aprovação prévia dos acionistas preferencialistas reunidos em assembleia especial sempre que o Acionista Controlador detenha ações de emissão da Companhia que representem, em conjunto, Participação nos Dividendos, conforme definido abaixo, igual ou inferior a 50% (cinquenta por cento). A aprovação da matéria prevista no subitem (vii) do item (a) acima pela Assembleia Geral sempre dependerá de aprovação prévia dos acionistas preferencialistas reunidos em assembleia especial.

Nos termos do artigo 54, alínea "l" do Estatuto Social da Companhia, o termo Participação nos Dividendos significa a participação nos dividendos detida por qualquer acionista ou representado por um determinado número de ações será expressa como uma porcentagem, que não levará em consideração a existência de lucros ou sua distribuição em determinado exercício social, e determinada mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$PnD = \frac{100x\,[XON + 75x(XPN)]}{(TON + 75xTPN)}$$

Onde:

PnD = expressão em porcentagem da Participação nos Dividendos de determinado acionista;

XON = número de ações ordinárias de emissão da Companhia detidas pelo acionista ou envolvidas no negócio em questão na data de apuração;

XPN = número de ações preferenciais de emissão da Companhia detidas pelo acionista ou envolvidas no negócio em questão na data de apuração;

TON = número total de ações ordinárias emitidas pela Companhia na data de apuração;

TPN = número total de ações preferenciais emitidas pela Companhia na data de apuração.

As ações preferenciais de nossa emissão não fazem jus a dividendos fixos ou mínimos, e portanto, não adquirirão direito de voto irrestrito em caso de não pagamento de dividendos por mais de três exercícios sociais consecutivos.
Além do disposto acima, os direitos conferidos aos acionistas preferencialistas pela Lei das Sociedades por Ações em relação a (i) nova avaliação em caso de oferta pública de aquisição de ações para fechamento de capital (artigo 4º-A caput); (ii) propositura de ações judiciais para exibição de livros (artigo 105); (iii) convocação de assembleia geral de acionistas (artigo 123, § único, (c) e (d)); (iv) solicitação de lista de endereços de acionistas (artigo 126, § 3º); (v) solicitação de informações à administração em assembleia geral ordinária (artigo 157, § 1º); (vi) propositura de ação de responsabilidade contra administradores (artigo 159, § 4º); (vii) instalação de conselho fiscal (artigo 161, § 2º); (viii) solicitação de prestação de informações pelo conselho fiscal (artigo 163, § 6º); (ix) propositura de ação de dissolução (artigo 206, II, (b)); e (x) propositura de ação de responsabilidade e reparação contra sociedade controladora (246, § 1º, (a)), poderão ser exercidos por acionistas que sejam titulares de ações representando percentual de Participação nos Dividendos igual ao percentual de capital social

12.9 Outras informações relevantes

	ou ações em circulação, conforme o caso, estabelecido em tais artigos da Lei das Sociedades por Ações.
Descrição das características do reembolso de capital	No caso de nossa liquidação, após pagarmos todas as nossas obrigações, os nossos acionistas preferencialistas terão prioridade no reembolso de capital sobre as ações ordinárias de emissão da Companhia em valor correspondente à multiplicação do capital social da Companhia pela Participação nos Dividendos (conforme termo definido no art. 54, alínea "l" do Estatuto Social da Companhia, reproduzido acima) a que fazem jus as ações preferenciais de emissão da Companhia. Após o reembolso prioritário do capital dos acionistas preferencialistas, conforme acima, e o reembolso do capital das ações ordinárias, as ações preferenciais terão direito ao reembolso de valores equivalentes à multiplicação ao total dos ativos remanescentes que couberem aos acionistas pela Participação nos Dividendos a que fazem jus as ações preferenciais. Para fins de esclarecimentos, os valores pagos prioritariamente às ações preferenciais devem ser considerados para fins do cálculo do valor total a ser pago às ações preferenciais em caso de liquidação da Companhia. Na hipótese de retirada de acionistas, o montante a ser pago pela Companhia, a título de reembolso pelas ações detidas pelos acionistas que tenham exercido direito de retirada, nos casos autorizados pela Lei das S.A., deverá corresponder ao valor econômico de tais ações, a ser apurado de acordo com o procedimento de avaliação aceito pela Lei das Sociedades por Ações, sempre que tal valor for inferior ao valor patrimonial contábil apurado de acordo com o artigo 45 da Lei das Sociedades por Ações. Qualquer acionista preferencialista dissidente de certas deliberações tomadas em nossa Assembleia Geral poderá retirar-se do nosso quadro acionário, mediante o reembolso do valor de suas ações, com base no valor patrimonial, desde que ocorra qualquer uma das hipóteses expressamente previstas na Lei das Sociedades por Ações. O direito de retirada deverá ser exercido no prazo de 30 dias, contados da publicação da ata da Assembleia Geral que tiver aprovado o ato que deu origem ao recesso. As nossas ações podem ser resgatadas mediante determinação de nossos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária ou por meio de sorteio.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, nem o nosso Estatuto Social nem as deliberações tomadas em nossa Assembleia Geral podem privar os nossos acionistas dos direitos de (i) participar dos nossos lucros sociais; (ii) participar do nosso acervo, em caso de liquidação; (iii) fiscalizar a nossa gestão, nos termos da Lei das Sociedades por Ações; (iv) preferência para a subscrição de nossas ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, observadas as condições previstas na Lei das Sociedades por Ações; e (v) retirar-se do nosso quadro de acionistas nos casos previstos na Lei das Sociedades por Ações. Os direitos assegurados às ações preferenciais, conforme descritos no Parágrafo Nono a Décimo Segundo do artigo 5º, somente poderão ser alterados mediante mediante aprovação pelos acionistas preferencialistas em assembleia especial.
Outras características relevantes	As ações preferenciais tem o direito de serem incluídas em oferta pública de aquisição de ações em decorrência de Alienação de Controle da Companhia nas mesmas condições e ao preço por ação equivalente a 75 (setenta e cinco) vezes o preço por ação ordinária pago ao Acionista Controlador Alienante.

13.1 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário	Cargo do responsável	Status	Justificativa
John Peter Rodgerson	Diretor Presidente	Registrado	
Alexandre Wagner Malfitani	Diretor de Relações com Investidores	Registrado	

13.1 Declaração do diretor presidente

DECLARAÇÃO

John Peter Rodgerson, norte-americano, casado, administrador, portador da cédula de identidade RNE nº V55884-M (CGPI/DIREX/DPF), inscrito no CPF/ME sob o nº 233.337.188-98, com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, na qualidade de Diretor-Presidente da Azul S.A., sociedade anônima de capital aberto, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.305.994/0001-29, com registro na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP sob o NIRE 35.300.361.130, e na CVM sob o nº 24112 ("Companhia"), vem, para todos os fins e efeitos de direito, declarar que:

i. Revisou o formulário de referência da Companhia, a ser arquivado junto à CVM nesta data;

ii. Todas as informações contidas no formulário de referência atendem ao disposto na Resolução CVM nº 80, de 29 de março de 2022, em especial nos artigos 15 a 20; e que

iii. As informações nele contidas retratam de modo verdadeiro, preciso e completo as atividades da Companhia e dos riscos inerentes às suas atividades.

Sendo o suficiente para o momento e com votos de elevada estima, firma-se a presente.

Barueri/SP, 31 de maio de 2023.

John Peter Rodgerson
Diretor-Presidente da Azul S.A.

13.1 Declaração do diretor presidente

DECLARAÇÃO

Alexandre Wagner Malfitani, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº 15.128.472, emitida pela SSP/SP, inscrito no CPF/ME sob o nº 131.854.718-06, com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, na qualidade de Diretor Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores da Azul S.A., sociedade anônima de capital aberto, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.305.994/0001-29, com registro na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP sob o NIRE 35.300.361.130, e na CVM sob o nº 24112 ("Companhia"), vem, para todos os fins e efeitos de direito, declarar que:

i. Revisou o formulário de referência da Companhia, a ser arquivado junto à CVM nesta data;

ii. Todas as informações contidas no formulário de referência atendem ao disposto na Resolução CVM nº 80, de 29 de março de 2022, em especial nos artigos 15 a 20; e que

iii. As informações nele contidas retratam de modo verdadeiro, preciso e completo as atividades da Companhia e dos riscos inerentes às suas atividades.

Sendo o suficiente para o momento e com votos de elevada estima, firma-se a presente.

Barueri/SP, 31 de maio de 2023.

Alexandre Wagner Malfitani
Diretor Vice-Presidente Financeiro e
Diretor de Relações com Investidores da Azul S.A.

13.1 Declaração do diretor de relações com investidores

Declaração individual de novo ocupante do cargo de Presidente ou de Diretor de Relações com Investidores devidamente assinada, atestando que:

a. reviu as informações que foram atualizadas no formulário de referência após a data de sua posse; e

b. todas as informações que foram atualizadas no formulário na forma do item "a" acima atendem ao disposto na Resolução CVM nº 80, em especial aos arts. 15 a 20.

Não há novo ocupante do cargo de Presidente ou de Diretor de Relações com Investidores da Companhia.