

Índice

1. Responsáveis Pelo Formulário

1.0 - Identificação dos responsáveis	1
1.1 – Declaração do Diretor Presidente	2
1.2 - Declaração do Diretor de Relações Com Investidores	3

2. Auditores Independentes

2.1/2.2 - Identificação E Remuneração Dos Auditores	4
2.3 - Outras Informações Relevantes	6

3. Informações Financ. Seleccionadas

3.1 - Informações Financeiras	7
3.2 - Medições Não Contábeis	8
3.3 - Eventos Subsequentes às Últimas Demonstrações Financeiras	11
3.4 - Política de Destinação Dos Resultados	12
3.5 - Distribuição de Dividendos E Retenção de Lucro Líquido	16
3.6 - Declaração de Dividendos À Conta de Lucros Retidos ou Reservas	17
3.7 - Nível de Endividamento	18
3.8 - Obrigações	19
3.9 - Outras Informações Relevantes	20

4. Fatores de Risco

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco	21
4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado	80
4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes	82
4.4 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos Cujas Partes Contrárias Sejam Administradores, Ex-administradores, Controladores, Ex-controladores ou Investidores	92
4.5 - Processos Sigilosos Relevantes	93
4.6 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Repetitivos ou Conexos, Não Sigilosos E Relevantes em Conjunto	94
4.7 - Outras Contingências Relevantes	96
4.8 - Regras do País de Origem e do País em Que os Valores Mobiliários Estão Custodiados	97

Índice

5. Gerenciamento de Riscos E Controles Internos

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos	98
5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado	100
5.3 - Descrição Dos Controles Internos	104
5.4 - Programa de Integridade	107
5.5 - Alterações significativas	110
5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e controles internos	111

6. Histórico do Emissor

6.1 / 6.2 / 6.4 - Constituição do Emissor, Prazo de Duração E Data de Registro na Cvm	112
6.3 - Breve Histórico	113
6.5 - Informações de Pedido de Falência Fundado em Valor Relevante ou de Recuperação Judicial ou Extrajudicial	115
6.6 - Outras Informações Relevantes	116

7. Atividades do Emissor

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas	117
7.1.a - Informações específicas de sociedades de economia mista	129
7.2 - Informações Sobre Segmentos Operacionais	130
7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais	132
7.4 - Clientes Responsáveis Por Mais de 10% da Receita Líquida Total	171
7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades	172
7.6 - Receitas Relevantes Provenientes do Exterior	188
7.7 - Efeitos da Regulação Estrangeira Nas Atividades	189
7.8 - Políticas Socioambientais	190
7.9 - Outras Informações Relevantes	191

8. Negócios Extraordinários

8.1 - Negócios Extraordinários	192
8.2 - Alterações Significativas na Forma de Condução Dos Negócios do Emissor	193
8.3 - Contratos Relevantes Celebrados Pelo Emissor E Suas Controladas Não Diretamente Relacionados Com Suas Atividades Operacionais	194

Índice

8.4 - Outras Inf. Relev. - Negócios Extraord.	195
9. Ativos Relevantes	
9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes - Outros	196
9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.a - Ativos Imobilizados	197
9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.b - Ativos Intangíveis	198
9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades	200
9.2 - Outras Informações Relevantes	205
10. Comentários Dos Diretores	
10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais	206
10.2 - Resultado Operacional E Financeiro	246
10.3 - Eventos Com Efeitos Relevantes, Ocorridos E Esperados, Nas Demonstrações Financeiras	250
10.4 - Mudanças Significativas Nas Práticas Contábeis - Ressalvas e Ênfases no Parecer do Auditor	251
10.5 - Políticas Contábeis Críticas	252
10.6 - Itens Relevantes Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras	259
10.7 - Comentários Sobre Itens Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras	260
10.8 - Plano de Negócios	261
10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante	263
11. Projeções	
11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas	265
11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas	267
12. Assembléia E Administração	
12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa	271
12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais	280
12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração	285
12.4 - Descrição da Cláusula Compromissória Para Resolução de Conflitos Por Meio de Arbitragem	287
12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal	288
12.7/8 - Composição Dos Comitês	294

Índice

12.9 - Existência de Relação Conjugal, União Estável ou Parentesco Até O 2º Grau Relacionadas A Administradores do Emissor, Controladas E Controladores	298
12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros	299
12.11 - Acordos, Inclusive Apólices de Seguros, Para Pagamento ou Reembolso de Despesas Suportadas Pelos Administradores	315
12.12 - Outras informações relevantes	316

13. Remuneração Dos Administradores

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária	318
13.2 - Remuneração Total do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal	321
13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal	325
13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária	329
13.5 - Remuneração Baseada em Ações	345
13.6 - Opções em Aberto	353
13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues	354
13.8 - Precificação Das Ações/opções	358
13.9 - Participações Detidas Por Órgão	361
13.10 - Informações Sobre Planos de Previdência Conferidos Aos Membros do Conselho de Administração E Aos Diretores Estatutários	362
13.11 - Remuneração Individual Máxima, Mínima E Média do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária E do Conselho Fiscal	363
13.12 - Mecanismos de Remuneração ou Indenização Para os Administradores em Caso de Destituição do Cargo ou de Aposentadoria	364
13.13 - Percentual na Remuneração Total Detido Por Administradores E Membros do Conselho Fiscal Que Sejam Partes Relacionadas Aos Controladores	365
13.14 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal, Agrupados Por Órgão, Recebida Por Qualquer Razão Que Não A Função Que Ocupam	366
13.15 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal Reconhecida no Resultado de Controladores, Diretos ou Indiretos, de Sociedades Sob Controle Comum E de Controladas do Emissor	367
13.16 - Outras Informações Relevantes	368

14. Recursos Humanos

14.1 - Descrição Dos Recursos Humanos	369
14.2 - Alterações Relevantes - Recursos Humanos	370
14.3 - Descrição da Política de Remuneração Dos Empregados	371

Índice

14.4 - Descrição Das Relações Entre O Emissor E Sindicatos	373
14.5 - Outras Informações Relevantes - Recursos Humanos	374
15. Controle E Grupo Econômico	
15.1 / 15.2 - Posição Acionária	376
15.3 - Distribuição de Capital	380
15.4 - Organograma Dos Acionistas E do Grupo Econômico	381
15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte	382
15.6 - Alterações Relevantes Nas Participações Dos Membros do Grupo de Controle E Administradores do Emissor	386
15.7 - Principais Operações Societárias	387
15.8 - Outras Informações Relevantes - Controle E Grupo Econômico	393
16. Transações Partes Relacionadas	
16.1 - Descrição Das Regras, Políticas E Práticas do Emissor Quanto À Realização de Transações Com Partes Relacionadas	394
16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas	395
16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado	398
16.4 - Outras Informações Relevantes - Transações Com Partes Relacionadas	401
17. Capital Social	
17.1 - Informações Sobre O Capital Social	402
17.2 - Aumentos do Capital Social	404
17.3 - Informações Sobre Desdobramentos, Grupamentos E Bonificações de Ações	419
17.4 - Informações Sobre Reduções do Capital Social	420
17.5 - Outras Informações Relevantes	421
18. Valores Mobiliários	
18.1 - Direitos Das Ações	422
18.2 - Descrição de Eventuais Regras Estatutárias Que Limitem O Direito de Voto de Acionistas Significativos ou Que os Obriguem A Realizar Oferta Pública	424
18.3 - Descrição de Exceções E Cláusulas Suspensivas Relativas A Direitos Patrimoniais ou Políticos Previstos no Estatuto	425

Índice

18.4 - Volume de Negociações E Maiores E Menores Cotações Dos Valores Mobiliários Negociados	426
18.5 - Outros Valores Mobiliários Emitidos no Brasil	427
18.5.a - Número de Titulares de Valores Mobiliários	429
18.6 - Mercados Brasileiros em Que Valores Mobiliários São Admitidos À Negociação	430
18.7 - Informação Sobre Classe E Espécie de Valor Mobiliário Admitida À Negociação em Mercados Estrangeiros	431
18.8 - Títulos Emitidos no Exterior	432
18.9 - Ofertas Públicas de Distribuição	434
18.10 - Destinação de Recursos de Ofertas Públicas	435
18.11 - Ofertas Públicas de Aquisição	436
18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários	437

19. Planos de Recompra/tesouraria

19.1 - Informações Sobre Planos de Recompra de Ações do Emissor	447
19.2 - Movimentação Dos Valores Mobiliários Mantidos em Tesouraria	448
19.3 - Outras Inf. Relev. - Recompra/tesouraria	450

20. Política de Negociação

20.1 - Informações Sobre A Política de Negociação de Valores Mobiliários	451
20.2 - Outras Informações Relevantes	452

21. Política de Divulgação

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações	453
21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas	455
21.3 - Administradores Responsáveis Pela Implementação, Manutenção, Avaliação E Fiscalização da Política de Divulgação de Informações	457
21.4 - Outras Informações Relevantes	458

1.0 - Identificação dos responsáveis

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário

John Peter Rodgerson

Cargo do responsável

Diretor Presidente

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário

Alexandre Wagner Malfitani

Cargo do responsável

Diretor de Relações com Investidores

1.1 – 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 Av. Marcos Penteadó de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Ed. Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, na qualidade de Diretor Presidente da Azul S.A., DECLARA que:

- a. revisou o formulário de referência
- b. todas as informações contidas no formulário atendem ao disposto na Instrução CVM nº 480, em especial aos arts. 14 a 19; e
- c. o conjunto de informações nele contido é um retrato verdadeiro, preciso e completo da situação econômico-financeira do emissor e dos riscos inerentes às suas atividades e dos valores mobiliários por ele emitidos.

Barueri, 28 de maio de 2021.

John Peter Rodgerson
Diretor Presidente

1.2 - Declaração do Diretor de Relações Com Investidores



DECLARAÇÃO

Alexandre Wagner Malfitani, brasileiro, casado, engenheiro, portador da Cédula de Identidade RG nº 15.128.472 (SSP/SP), inscrito no CPF/ME sob o nº 131.854.718-06, com endereço comercial na Av. Marcos Penteadó de Uilhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Ed. Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, na qualidade de Diretor de Relações com Investidores da Azul S.A., DECLARA que:

- a. revisou o formulário de referência
- b. todas as informações contidas no formulário atendem ao disposto na Instrução CVM nº 480, em especial aos arts. 14 a 19; e
- c. o conjunto de informações nele contido é um retrato verdadeiro, preciso e completo da situação econômico-financeira do emissor e dos riscos inerentes às suas atividades e dos valores mobiliários por ele emitidos.

Barueri, 28 de maio de 2021.

Alexandre Wagner Malfitani
Diretor de Relações com Investidores

2.1/2.2 - Identificação E Remuneração Dos Auditores

Possui auditor?	SIM
Código CVM	471-5
Tipo auditor	Nacional
Nome/Razão social	Ernst & Young Auditores Independentes S.S.
CPF/CNPJ	61.366.936/0001-25
Data Início	01/01/2009
Descrição do serviço contratado	<p>Foram realizados os seguintes serviços:</p> <p>(i) Serviços de auditoria das demonstrações financeiras individuais e consolidadas relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, com a emissão de relatório sobre as referidas demonstrações, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as normas internacionais de contabilidade International Financial Reportings Standards (“IFRS”), emitidas pelo International Accounting Standards Board (“IASB”).</p> <p>(ii) Revisão das informações trimestrais (“ITR”) relativas aos períodos findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2020, com emissão de relatório de revisão sobre tais informações trimestrais.</p> <p>(iii) Outros serviços referentes à emissão de carta conforto sobre as demonstrações contábeis e financeiras apresentadas nos Prospectos da Oferta em mercado brasileiro relativas aos exercícios findos de 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 derivadas das demonstrações financeiras consolidadas da Companhia e preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as normas internacionais de relatório financeiro (“IFRS”) emitidas pelo International Accounting Standards Board (“IASB”) e aos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2020 e 2019, derivadas das Informações Trimestrais – ITR consolidadas da Companhia, preparadas de acordo com o CPC 21 (R1) – Demonstração Intermediárias e a norma internacional de relatório financeiro IAS 34 – Interim Financial Reporting, emitida pelo IASB.</p>
Montante total da remuneração dos auditores independentes segregado por serviço	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 2020, para os trabalhos de auditoria e revisão das demonstrações financeiras foi de R\$4.395 mil. Para o trabalho de emissão de carta conforto para oferta de debêntures em mercado brasileiro, a remuneração foi de R\$ 601 mil. A remuneração total dos auditores independentes relativas aos serviços prestados até 31 de dezembro de 2020 foi de R\$ 4.996 mil.
Justificativa da substituição	Não aplicável.
Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa do emissor	Não aplicável.

Nome responsável técnico	DATA_INICIO_ATUACAO	CPF	Endereço
Anderson Pascoal Constantino	17/07/2018	190.900.228-30	Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: anderson.p.constantino@br.ey.com

Marcio Donizete Berstecher

28/10/2019

150.000.128-79

Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: marcio.d.berstecher@br.ey.com

2.3 - Outras Informações Relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 2 do Formulário de Referência.

3.1 - Informações Financeiras - Consolidado

(Reais)	Exercício social (31/12/2020)	Exercício social (31/12/2019)	Exercício social (31/12/2018)
Patrimônio Líquido	-14.148.750.000,00	-3.519.174.000,00	-1.150.038.000,00
Ativo Total	15.794.457.000,00	19.197.490.000,00	16.094.398.000,00
Rec. Liq./Rec. Intermed. Fin./Prem. Seg. Ganhos	5.744.126.000,00	11.442.317.000,00	9.057.064.000,00
Resultado Bruto	285.435.000,00	75.492.000,00	2.265.419.000,00
Resultado Líquido	-10.834.709.000,00	-2.403.086.000,00	-635.731.000,00
Número de Ações, Ex-Tesouraria (Unidades)	1.260.344.321	1.258.533.224	1.255.596.248
Valor Patrimonial da Ação (Reais Unidade)	-11,230000	-2,800000	-0,920000
Resultado Básico por Ação	-8,600000	-1,910000	-0,510000
Resultado Diluído por Ação	-8,60	-1,91	-0,51

3.2 - Medições Não Contábeis

a. *Informar o valor das medições não contábeis*

O EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization), sigla em inglês para denominar o “LAJIDA” (Lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização), é uma medida não contábil elaborada pela Companhia em consonância com a Instrução da CVM nº 527, de 4 de outubro de 2012 (“Instrução CVM 527”), 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 Ajustado é igual ao EBITDA ajustado para excluir despesas relacionadas às variações monetárias e cambiais líquidas, instrumentos financeiros derivativos, líquidos, outras despesas e receitas financeiras, resultado de transações com partes relacionadas e possíveis eventos não-recorrentes que tenha acontecido em cada período.

A margem EBITDA Ajustado é calculada pelo EBITDA Ajustado dividido pela receita líquida.

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 2020, 2019 e 2018:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
	(R\$)	(R\$)	(R\$)
EBITDA	(7.458.639)	59.102	1.622.356
EBITDA Ajustado	264.759	3.622.809	2.703.935
Margem EBITDA Ajustado(%)	4,6%	31,7%	29,9%

3.2 - 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		
	2020	2019	2018
	(R\$)	(R\$)	(R\$)
Reconciliação:			
Lucro (Prejuízo) líquido	(10.834.709)	(2.403.086)	(635.731)
Despesa de juros	1.864.923	1.015.172	856.308
Juros sobre aplicações financeiras.....	(51.901)	(42.157)	(65.076)
Imposto de renda e contribuição social corrente	11	2.228	11.224
Imposto de renda e contribuição social diferido	(242.516)	(135.407)	171.581
Depreciação e amortização.....	1.805.553	1.622.352	1.284.050
EBITDA.....	(7.458.639)	59.102	1.622.356
Impairment.....	(757.554)	2.897.333	-
Variações monetárias e cambiais líquida..	4.302.540	391.905	1.306.063
Instrumentos financeiros derivativos.....	1.452.116	(325.452)	(298.094)
Outras despesas financeiras.....	1.405.018	314.352	238.520
Outras receitas financeiras.....	(8.397)	(29.914)	(9.446)
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	713.834	16.959	(381.725)
Eventos não-recorrentes	615.841	298.524	226.261
EBITDA Ajustado.....	264.759	3.622.809	2.703.935
Margem EBITDA Ajustado(%).....	4,6%	31,7%	29,9%

O cálculo do EBITDA Ajustado para 2020, 2019 e 2018 considera itens não recorrentes que totalizam (i) R\$141,7 milhões em 2020, incluindo itens não recorrentes devido ao impacto da reversão de impairment de R\$757,6 milhões e depreciação de R\$79,2 milhões de itens não recorrentes relacionados para a pandemia COVID-19 totalizou R\$615,8 milhões, em comparação com uma (ii) perda de R\$1,1 bilhão em 2019, que consistia em um encargo de redução ao valor recuperável relacionado à diferença entre os valor contábil e valor recuperável esperado de nossos E-Jets, a baixa de estoque de E-Jets e peças de reposição, perdas esperadas com vendas de aeronaves, despesas de entrega e taxas contratuais de rescisão antecipada e (ii) R\$226,3 milhões em 2018 em relação à venda de seis E-Jets.

3.2 - Medições Não Contábeis

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. Conseqüentemente, 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 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

3.3 - Eventos Subsequentes às Últimas Demonstrações Financeiras

Durante março de 2021, o Brasil começou a enfrentar os impactos de uma segunda onda de COVID-19. Os impactos persistentes da pandemia e as incertezas geraram turbulência no mercado e desaquecimento da economia. Portanto, houve uma redução na demanda por voos. Visando manter níveis adequados de liquidez, a administração está negociando o adiamento de pagamentos a arrendadores e fornecedores e suspendeu todos as despesas não urgentes.

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

	2020	2019	2018
a. Regras sobre retenção de lucros	<p>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.</p> <p>Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem 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 capital social; e (ii) reservas de contingências.</p>	<p>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.</p> <p>Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem 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 capital social; e (ii) reservas de contingências.</p>	<p>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.</p> <p>Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem 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 capital social; e (ii) reservas de contingências.</p>
a.i. Valores das Retenções de Lucros	<p>Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2020 foi apurado prejuízo.</p>	<p>Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que a totalidade de lucro apurado durante o exercício social de 2019 foi destinado para a absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.</p>	<p>Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que a totalidade de lucro apurado durante o exercício social de 2018 foi destinado para a absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.</p>
a.ii Percentuais em relação aos lucros totais declarados	<p>N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.</p>	<p>N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.</p>	<p>N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.</p>

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

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, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral.

Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2020, 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, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral.

Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2019, 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, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral.

A Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 26 de abril de 2019, que aprovou as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, não considerou aplicável a necessidade de deliberar sobre a distribuição de dividendos com relação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, tendo em vista que, embora a Companhia tenha apurado lucro líquido no valor de R\$ R\$420.282.579,06 (quatrocentos e vinte milhões, duzentos e oitenta e dois mil, quinhentos e setenta e nove reais e seis centavos), o mesmo foi destinado à absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

<p>c. Periodicidade das distribuições de dividendos</p>	<p>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 obrigatório.</p>	<p>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 obrigatório.</p>	<p>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 obrigatório.</p>
<p>d. Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais</p>	<p>Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.</p>	<p>Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.</p>	<p>Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.</p>

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

- e. Política de destinação de resultados formalmente aprovada, informando o órgão responsável pela aprovação, data de aprovação e locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser encontrado**

Não possuímos política de destinação de resultados formalmente aprovada.

3.5 - Distribuição de Dividendos E Retenção de Lucro Líquido

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Nós não distribuimos dividendos ou retivemos lucro líquido nos últimos três exercícios sociais.

3.6 - Declaração de Dividendos À Conta de Lucros Retidos ou Reservas

Nós não distribuimos dividendos ou retivemos lucro líquido nos últimos três exercícios sociais.

3.7 - Nível de Endividamento

Exercício Social	Soma do Passivo Circulante e Não Circulante	Tipo de índice	Índice de endividamento	Descrição e motivo da utilização de outro índice
31/12/2020	29.943.207.000,00	Índice de Endividamento	2,11631466	

3.8 - Obrigações

Exercício social (31/12/2020)							
Tipo de Obrigação	Tipo de Garantia	Outras garantias ou privilégios	Inferior a um ano	Um a três anos	Três a cinco anos	Superior a cinco anos	Total
Títulos de dívida	Garantia Real		0,00	690.903.953,00	0,00	0,00	690.903.953,00
Financiamento	Garantia Real		224.551.767,00	671.377.521,00	307.076.383,00	28.550.080,00	1.231.555.751,00
Empréstimo	Garantia Real		623.842.828,00	316.040.766,00	2.156.743,00	0,00	942.040.337,00
Títulos de dívida	Quirografárias		15.289.299,00	0,00	4.480.724.805,00	0,00	4.496.014.104,00
Total			863.683.894,00	1.678.322.240,00	4.789.957.931,00	28.550.080,00	7.360.514.145,00

Observação

Estão classificadas como Garantia Real os empréstimos e financiamentos cuja garantia é o ativo objeto da transação. Os empréstimos e financiamentos cuja garantia é carta fiança são classificados como quirografárias. Estão classificados como títulos de dívida as debêntures.

3.9 - Outras Informações Relevantes

A Companhia é parte em contratos financeiros que contêm cláusulas de inadimplemento cruzado (*cross-default*) ou vencimento antecipado cruzado (*cross-acceleration*), que determinam que a ocorrência de um evento de inadimplemento de dívidas da Companhia com a parte credora destes referidos contratos ou, em alguns casos, com quaisquer terceiros credores em quaisquer outros contratos financeiros, resultará em um evento de inadimplemento destes contratos e permitirá que tais credores declarem o vencimento antecipado destas dívidas. Para mais informações, por favor consultar os fatores de risco “*Nossos contratos de financiamento contêm obrigações e restrições que limitam a nossa capacidade de celebrar determinadas transações.*” e “*Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento*” na seção 4.1 deste Formulário de Referência.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

O investimento nos valores mobiliários de nossa emissão envolve a exposição a determinados riscos. Antes de tomar qualquer decisão de investimento referente a qualquer valor mobiliário de nossa emissão, os potenciais investidores devem analisar cuidadosamente todas as informações contidas neste Formulário de Referência, os riscos mencionados abaixo e as nossas demonstrações financeiras e respectivas notas explicativas. Nossas atividades, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros poderão ser afetados de maneira adversa por qualquer dos fatores de risco descritos a seguir. O preço de mercado dos valores mobiliários de nossa emissão poderá diminuir em razão de qualquer desses e/ou de outros fatores de risco, hipóteses em que os potenciais investidores poderão perder parte ou a totalidade de seu investimento nos valores mobiliários de nossa emissão. Os riscos descritos abaixo são, na data deste Formulário de Referência, aqueles que nós conhecemos e que acreditamos que podem nos afetar adversamente. Além disso, riscos adicionais não conhecidos por nós atualmente ou que consideramos irrelevantes na data deste Formulário de Referência, também poderão nos afetar adversamente.

Para fins desta seção “4. Fatores de Risco”, exceto se expressamente indicado de maneira diversa ou se o contexto assim o exigir, a menção ao fato de que um risco, incerteza ou problema poderá causar ou ter, ou causará ou terá “efeito adverso” ou “efeito negativo” para nós, ou expressões similares, significam que tal risco, incerteza ou problema poderá ou poderia causar efeito adverso relevante nas nossas atividades, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros, bem como no preço de mercado dos valores mobiliários de nossa emissão. Expressões similares incluídas nesta seção “4. Fatores de Risco” devem ser compreendidas nesse contexto.

Ademais, não obstante a subdivisão desta seção “4. Fatores de Risco”, determinados fatores de risco que estejam em outro item deste Formulário de Referência podem também se aplicar a outros itens desta seção “4. Fatores de Risco”.

PRINCIPAIS FATORES DE RISCO

Crises econômicas, sanitárias, políticas, ambientais ou qualquer outro tipo de crise que tenha o condão de impactar a economia brasileira poderá afetar o poder aquisitivo da população, o que, poderá resultar em uma diminuição da demanda por viagens aéreas e, conseqüentemente, afetar nossos negócios.

Crises econômicas, sanitárias, políticas, ambientais ou qualquer outro tipo de crise que tenha o condão de impactar a economia brasileira poderá afetar o poder aquisitivo da população, o que, poderá resultar em uma diminuição do número de vendas dos nossos produtos. A crise financeira originada nos Estados Unidos em 2008, por exemplo, provocou o aumento do dólar frente ao real, a restrição de crédito no mercado interno, o aumento das taxas de desemprego, o aumento da inadimplência e, conseqüentemente, a redução do consumo no Brasil.

No mesmo sentido, a crise político-econômica vivenciada pelo país entre 2015-2016, teve um impacto relevante nas taxas de desemprego, diminuindo o poder aquisitivo da população e,

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

consequentemente o consumo no país. Recentemente, o mundo tem sido afetado por uma pandemia (COVID-19) que tem provocado impactos econômicos negativos globais.

A contínua incerteza econômica e instabilidade política no Brasil pode afetar adversamente a nós e ao preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

O ambiente político no Brasil tem influenciado historicamente, e continua a influenciar, o desempenho da economia do país. Crises políticas têm afetado e continuam a afetar a confiança dos investidores e do público em geral, o que tem resultado historicamente na desaceleração econômica e na volatilidade crescente nos valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras.

A recente instabilidade econômica no Brasil tem contribuído para um declínio na confiança do mercado na economia brasileira, bem como para uma deterioração do ambiente político. Além disso, as várias investigações sendo conduzidas pelo Ministério Público sobre alegação de lavagem de dinheiro e corrupção, incluindo a maior dessas investigações, conhecida como Lava Jato, tiveram um impacto negativo na economia brasileira e em seu ambiente político. Membros do governo brasileiro, bem como diretores sêniores de grandes empresas estatais, enfrentaram ou estão enfrentando alegações ou condenações, ou celebraram acordos de delação ou leniência por crimes relacionados a crimes políticos de corrupção e lavagem de dinheiro.

Essas pessoas supostamente aceitaram suborno por meio de propina em contratos concedidos pelo governo para diversas empresas de infraestrutura, petróleo e gás e de construção. Os lucros dessas propinas supostamente financiaram campanhas políticas de partidos políticos, formando a coligação anterior do governo, liderada pela ex-Presidente Dilma Rousseff, cujos fundos não teriam sido contabilizados ou divulgados publicamente. Esses fundos também foram supostamente destinados a enriquecimento pessoal de determinadas pessoas. Vários políticos sêniores, incluindo membros do Congresso, e diretores executivos de alto escalão de grandes empresas e de empresas estatais no Brasil foram presos, condenados a pagar encargos relacionados à corrupção, celebraram acordos com promotores públicos e/ou renunciaram a seus cargos ou foram destituídos deles. O resultado em potencial da Lava Jato, bem como de outras investigações relacionadas à corrupção, ainda é incerto, mas essas investigações já tiveram um impacto adverso na imagem e na reputação das empresas envolvidas, bem como na percepção geral do mercado sobre a economia, ambiente político e mercado de capitais brasileiro.

Não se pode garantir que qualquer pessoa que, direta ou indiretamente, esteja vinculada a nós, seja funcionário, diretor, conselheiro, fornecedor, prestador de serviços ou subcontratado não está ou não estará envolvida na Operação Lava Jato ou investigações similares, o que poderia afetar negativamente a nossa imagem e reputação. O resultado das investigações em curso é incerto, mas já houve impacto negativo na imagem e reputação das empresas envolvidas, bem como na economia brasileira.

Não temos controle e não podemos prever se tais investigações, alegações, convicções, negociações de confissão e acordos levarão a mais instabilidade política e econômica ou se

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

novas alegações, condenações, negociações de confissão ou acordos contra ou com funcionários do governo, oficiais e / ou empresas surgirão no futuro. Além disso, não podemos prever o resultado de tais alegações, condenações, acordos e acordos de confissão de culpa, nem seu efeito na economia brasileira.

Além disso, as manifestações políticas no Brasil nos últimos anos afetaram o desenvolvimento da economia brasileira e a percepção dos investidores sobre o Brasil. Por exemplo, os protestos de rua, que começaram em meados de 2013 e continuaram até 2016, demonstraram a insatisfação do público com a piora da situação econômica brasileira (incluindo um aumento da inflação e dos preços dos combustíveis, bem como o aumento do desemprego), a percepção de corrupção generalizada, e o potencial de racionamento severo de água e eletricidade após uma redução nos níveis de chuva e reservatórios de água em todo o Brasil no início de 2016.

Qualquer um dos fatores acima pode criar incerteza política adicional, o que poderia ter um efeito adverso relevante sobre a economia brasileira e, conseqüentemente, sobre nós e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADSs.

Não podemos prever quais políticas Jair Bolsonaro, o Presidente do Brasil, pode adotar ou alterar durante seu mandato ou o efeito que tais políticas podem ter em nossos negócios e na economia brasileira.

Em outubro de 2018, Jair Bolsonaro foi eleito o presidente do Brasil, iniciando o seu mandato em 01 de janeiro de 2019. Embora Sr. Bolsonaro tenha prometido em sua campanha implementar reformas econômicas, nós não podemos prever quais políticas o novo Presidente poderá adotar ou alterar durante o seu mandato ou, o efeito que quaisquer destas políticas teriam em nossos negócios e na economia brasileira. Quaisquer novas políticas ou mudanças nas políticas atuais podem ter um efeito adverso relevante sobre nós ou o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs. Além disso, a incerteza sobre se o governo brasileiro atuante, sob a nova administração, implementará mudanças na política ou regulamentação no futuro pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para aumentar a volatilidade dos títulos emitidos no exterior por empresas brasileiras.

Adicionalmente, ao longo dos anos de 2020 e 2021, o Presidente da República se envolveu em discussões políticas que culminaram na exoneração dos Ministros da Saúde, Luiz Henrique Mandetta, Nelson Teich, Eduardo Pazuelo, e do pedido de exoneração do então Ministro da Justiça, Sergio Moro. Mencionados ex-Ministros eram considerados nomes fortes do atual Governo Federal e as ocasiões em que as alterações ministeriais ocorreram provocaram ainda mais instabilidade na economia brasileira e no mercado de capitais.

O presidente Bolsonaro está sendo investigado pelo Supremo Tribunal Federal pela suposta prática de atos impróprios alegados pelo ex-ministro da Justiça, Sr. Sergio Moro. Segundo o ex-ministro, o presidente teria praticado pressão política para a nomeação de determinados funcionários da polícia federal brasileira. Quaisquer conseqüências resultantes dessa investigação, incluindo uma potencial abertura de processo de impeachment, poderiam ter

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

efeitos adversos relevantes no ambiente político e econômico no Brasil, bem como em negócios que operam no Brasil, inclusive em nossos negócios.

A resposta do presidente Bolsonaro à pandemia foi duramente criticada tanto no Brasil quanto internacionalmente, com os efeitos desestabilizadores da pandemia COVID-19 aumentando a incerteza política e a estabilidade no Brasil, especialmente após a saída de vários ministros federais de alto nível e alegações de corrupção contra o presidente Bolsonaro.

Não podemos garantir que o desenrolar desses eventos terá o condão de provocar impactos adversos adicionais à situação político-econômica do Brasil. Além disso, não podemos garantir que outros eventos políticos não provocaram ainda mais instabilidade na economia brasileira, no mercado de capitais e na cotação de nossas ações.

A instabilidade da taxa de câmbio pode ter efeitos adversos na economia brasileira, em nós e no preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

A moeda brasileira é historicamente volátil e desvalorizou frequentemente ao longo das últimas três décadas. Durante este período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e adotou várias políticas de taxa de câmbio, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas (durante a qual a frequência de ajustes variou de diariamente para mensalmente), controles de câmbio, mercados de taxas de câmbio duplos e um sistema de taxa de câmbio flutuante. Embora a desvalorização do real no longo prazo seja geralmente relacionada à taxa de inflação no Brasil, a desvalorização do real em menores períodos de tempo resultou em alterações significativas na taxa de câmbio em relação ao real, ao dólar norte-americano e a outras moedas. A taxa de câmbio do dólar americano informada pelo Banco Central era de R\$3,87 por dólar americano em 31 de dezembro de 2018 e R\$4,03 por dólar americano em 31 de dezembro de 2019, refletindo uma desvalorização de 4,02% do real em relação ao dólar americano. Desde a eclosão da COVID-19, o real se desvalorizou mais de 30% em relação ao dólar americano. A taxa de câmbio do dólar americano informada pelo Banco Central era de R\$5,20 por dólar americano em 31 de dezembro de 2020. Não há garantia de que o real não se desvalorizará mais em relação ao dólar americano ou outras moedas no futuro.

Uma desvalorização do real em relação ao dólar norte-americano poderia criar pressões inflacionárias no Brasil e fazer com que o governo brasileiro, entre outras medidas, aumentasse as taxas de juros. Qualquer depreciação do real pode geralmente restringir o acesso aos mercados de capitais internacionais. Também reduziria o valor em dólares dos nossos resultados. Políticas macroeconômicas restritivas poderiam reduzir a estabilidade da economia brasileira e afetar adversamente nossos resultados operacionais e nossa rentabilidade. Além disso, reações domésticas e internacionais às políticas econômicas restritivas poderiam ter um impacto negativo na economia brasileira. Estas políticas e quaisquer dessas reações podem nos afetar negativamente ao restringir o acesso a mercados financeiros estrangeiros e solicitar mais uma intervenção do governo. Uma desvalorização do real em relação ao dólar norte-americano também pode, como no contexto da atual desaceleração econômica, diminuir os gastos do consumidor, aumentar as pressões deflacionárias e reduzir o crescimento econômico.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Por outro lado, uma valorização do real em relação ao dólar norte-americano e outras moedas estrangeiras pode deteriorar a conversão cambial nas contas correntes brasileiras. Nós e alguns dos nossos fornecedores compramos bens e serviços de outros países, e assim as alterações no valor do dólar norte-americano comparados com outras moedas podem afetar os custos de bens e serviços das nossas aquisições. Dependendo das circunstâncias, quer a desvalorização ou valorização do real em relação ao dólar norte-americano e outras moedas estrangeiras poderia restringir o crescimento da economia brasileira, bem como nossos negócios, resultados operacionais e rentabilidade.

Grande parte de nossas receitas são denominadas em reais, e uma parte significativa de nossas despesas operacionais, como combustível, determinados contratos de arrendamento operacional de aeronave, determinados contratos de manutenção de horas de voo e seguro de aeronave são denominados em ou atrelados à moeda estrangeira. Além disso, nós temos e podemos incorrer em valores substanciais de arrendamento operacional ou obrigações financeiras denominadas em dólares norte-americanos, custos com combustível atrelados ao dólar norte-americano e dívidas denominadas em dólar norte-americano no futuro ou exposições semelhantes a outras moedas estrangeiras. Em 31 de dezembro de 2018, 2019 e 2020, 43,2%, 41,3% e 33,2% de nossos custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas, respectivamente, eram denominadas em ou atreladas à moeda estrangeira.

Nós não estamos completamente assegurados contra as flutuações do real. Em vista do acima exposto, não temos garantia de que seremos capazes de nos proteger dos efeitos das flutuações do real. A desvalorização do real pode criar pressões de inflação no Brasil e causar aumentos nas taxas de juros, o que poderia afetar negativamente o crescimento da economia brasileira como um todo, nos prejudicar, reduzir o acesso aos mercados financeiros e intervenção governamental imediata, incluindo políticas governamentais de recessão. A desvalorização do real também pode, no contexto da atual economia global, gerar uma diminuição no gasto do consumidor e reduzir o crescimento da economia como um todo.

Qualquer desvalorização do real frente ao dólar norte-americano pode ter um efeito adverso em nós, incluindo por meio de uma diminuição nas nossas margens de lucro ou perdas operacionais causadas por aumentos nos custos denominados em dólares norte-americanos (incluindo custos de combustível), aumentos nas despesas com juros ou perdas cambiais e dívida denominada em moeda estrangeira.

A inflação e determinadas medidas praticadas pelo governo brasileiro para desacelerar a inflação historicamente afetaram a economia brasileira e o mercado de capitais brasileiro de forma adversa, e os altos níveis de inflação no futuro nos afetariam adversamente e também afetariam os preços de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

No passado, o Brasil enfrentou taxas extremamente altas de inflação. A inflação e algumas das medidas praticadas pelo governo brasileiro como uma tentativa de desacelerar a inflação tiveram efeitos negativos significativos na economia brasileira de modo geral. A inflação, as políticas

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

adotadas para desacelerar as pressões de inflação e as incertezas a respeito de possível intervenção governamental futura contribuíram para a incerteza econômica e aumentaram a volatilidade no mercado de capitais brasileiro.

De acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, ou IPCA, as taxas de inflação no Brasil eram 4,5, 4,3% e 3,8%, para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, respectivamente. O Brasil pode enfrentar altos níveis de inflação no futuro, e pressões de inflação podem levar a uma intervenção governamental na economia e a uma introdução de políticas que podem nos afetar adversamente e afetar o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs. No passado, as intervenções governamentais brasileiras incluíam a manutenção de uma política monetária restritiva, com altas taxas de juros, que restringiu a disponibilidade de crédito e reduziu o crescimento da economia, o que causou volatilidade nas taxas de juros. Por exemplo, a taxa de juros oficial do Brasil oscilou de 10,0% no começo de 2014 para 14,25% em 2016, seguido por uma série de reduções em 2017, 2018 e 2019, o que reduziu a taxa SELIC para 7,00% em 31 de dezembro de 2017, 6,50% em 31 de dezembro de 2018, para 4,50% em 31 de dezembro de 2019, e 2,00% em 31 de dezembro de 2020. Por outro lado, políticas mais flexíveis do Governo Federal e do Banco Central e reduções das taxas de juros causaram e poderão continuar a causar aumentos na inflação e, conseqüentemente, crescimento de volatilidade e necessidade de aumentos repentinos e significativos das taxas de juros, o que poderá nos afetar negativamente e aumentar nossa dívida.

Caso o Brasil enfrente alta inflação no futuro, nós podemos não ser capazes de ajustar os preços que cobramos de nossos passageiros para compensar os impactos potenciais da inflação em nossas despesas, incluindo salários. Isso geraria uma diminuição na receita líquida, o que nos afetaria adversamente. Pressões de inflação também podem afetar adversamente nossa capacidade de acessar mercados financeiros estrangeiros, o que nos afetaria adversamente.

Os desenvolvimentos e percepções de riscos em outros países, incluindo outros mercados emergentes, nos Estados Unidos e na Europa, poderão afetar adversamente a economia brasileira e o preço dos valores mobiliários brasileiros, incluindo o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

O mercado de valores mobiliários emitidos por sociedades brasileiras é influenciado pelas condições econômicas e de mercado no Brasil e, em diferentes graus, pelas condições de mercado em outros países da América Latina e mercados emergentes, assim como nos Estados Unidos, na Europa e em outros países. Na medida em que as condições de mercados globais ou da economia deteriorarem, os negócios das sociedades brasileiras podem ser adversamente afetados. A fraqueza na economia global foi marcada por, entre outros fatores adversos, níveis mais baixos de consumo e confiança corporativa, diminuição de investimento e de gastos pelos consumidores, aumento do desemprego, diminuição da receita e de valores de ativos em muitas áreas, redução da taxa de crescimento da China, volatilidade da moeda e disponibilidade de crédito e acesso ao capital limitados. Os desenvolvimentos ou as condições econômicas em outros países de mercado emergente afetaram significativamente em determinados momentos

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

a disponibilidade de crédito para sociedades brasileiras e resultaram em retiradas de fundos consideráveis do Brasil, diminuindo, assim, o valor de investimentos estrangeiros no Brasil.

As condições econômicas e de mercado de outros países, incluindo Estados Unidos, países da Europa e mercados emergentes, podem afetar a disponibilidade de crédito e o volume de investimentos estrangeiros no Brasil e nos países em que operamos, em diferentes proporções. Mais recentemente, o Brexit contribuiu para aumentar a volatilidade e a incerteza em vários mercados financeiros. Além disso, a crise que afetou os mercados emergentes iniciada no segundo trimestre de 2018, como resultado do aumento das taxas de juros pelo U.S. Federal Reserve e da guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, entre outros fatores, pode ter um impacto sobre a economia brasileira. Os riscos políticos permanecem principalmente com as eleições presidenciais dos Estados Unidos, o relacionamento de médio prazo entre os Estados Unidos e a China, incerteza sobre as instabilidades do governo 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 em que atuamos, o que pode afetar material e adversamente o preço de nossas ações preferenciais no mercado, inclusive na forma de ADSs, e tornar mais difícil para a Companhia acessar ao mercado de capitais e, conseqüentemente, financiar suas futuras operações.

Qualquer outro rebaixamento da classificação de crédito do Brasil pode afetar adversamente o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

A classificação de crédito soberano do Brasil está atualmente abaixo do grau de investimento, de acordo com a opinião das três principais agências de classificação de crédito. Conseqüentemente, os preços dos valores mobiliários emitidos por sociedades brasileiras foram negativamente afetados. O prolongamento ou piora da atual recessão brasileira e a continuação da incerteza política, entre outros fatores, podem gerar outros rebaixamentos nas classificações de crédito. Qualquer outro rebaixamento nas classificações de crédito soberano do Brasil poderia aumentar a percepção de risco dos investidores e, como resultado, afetar adversamente o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

Nós podemos ser adversamente afetados pelas percepções dos investidores quanto aos riscos relacionados à classificação de crédito da dívida soberana do Brasil. As agências de classificação regularmente avaliam o Brasil e suas classificações soberanas, que estão baseadas em diversos fatores, incluindo as tendências da macroeconomia, as condições fiscais e orçamentárias, as métricas do endividamento e a perspectiva de mudanças em quaisquer desses fatores.

O Brasil perdeu seu grau de investimento na classificação de crédito da dívida soberana de acordo com as três principais agências de classificação de crédito dos Estados Unidos, a Standard & Poor's, a Moody's e a Fitch. A Standard & Poor's rebaixou a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil de BBB-minus para BB-plus em setembro de 2015 e, subseqüentemente, rebaixou para BB em fevereiro de 2016 e manteve sua perspectiva negativa na classificação, citando as dificuldades fiscais e recessão econômica do Brasil como sinais de piora da situação do crédito. Em dezembro de 2015, a Moody's realizou a classificação de crédito

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

da dívida soberana do Brasil como Baa3 e, na revisão, rebaixou a classificação de crédito soberano do Brasil em fevereiro de 2016 para Ba2 com uma perspectiva negativa, citando a possibilidade de maior deterioração dos números da dívida brasileira e uma recessão e situação política desafiadora. A Fitch rebaixou a classificação de crédito soberano do Brasil para BB-plus com uma perspectiva negativa em dezembro de 2015, citando o déficit orçamentário que aumenta rapidamente no país e a recessão pior do que a esperada, e rebaixou novamente a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil em maio de 2016 para BB com uma perspectiva negativa. Em 11 de janeiro de 2018, a Standard & Poor's rebaixou o rating de crédito soberano do Brasil devido a preocupações com um grande déficit, a reforma previdenciária paralisada e as eleições presidenciais. Em 23 de fevereiro de 2018, a Fitch rebaixou ainda mais a classificação de crédito soberano do Brasil para BB-menos, com perspectiva estável. Em 9 de abril de 2018, a Moody's reafirmou o rating Ba2, mas elevou a perspectiva de negativa para estável, alegando que o vencedor das eleições presidenciais de outubro de 2018 aprovará reformas fiscais. Em 11 de dezembro de 2019, a Standard & Poor's manteve o rating de crédito do Brasil em BB- com uma perspectiva positiva. Em abril de 2020, a Standard & Poor's manteve a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil em BB- com perspectiva estável. Em maio de 2020, a Fitch manteve o rating em BB-menos, mas com perspectiva negativa, citando a deterioração do ambiente fiscal e econômico do Brasil e que ambos podem piorar devido às incertezas políticas, bem como incertezas quanto à duração e intensidade do COVID-19 pandemia.

Alterações nas taxas de juros podem ter efeitos adversos para nós.

Estamos expostos ao risco de alterações nas taxas de juros, principalmente a Taxa de Depósito Interbancário, ou a Taxa CDI, e a respeito de arrendamentos operacionais e financeiros, além de aeronaves com a dívida financiada, denominados em dólares norte-americanos, a Taxa de Oferta Interbancária de Londres, ou LIBOR.

Temos sido beneficiados pela redução nos últimos anos da Taxa CDI e LIBOR, mas se a Taxa CDI ou LIBOR aumentasse, nossas amortizações de certos empréstimos, arrendamentos operacionais e financeiros aumentariam, e podemos não ser capazes de ajustar os preços que cobramos para compensar o aumento de pagamentos. Por exemplo, nossas amortizações nos termos de certos diversos arrendamentos operacionais e financeiros e aeronaves financiadas por dívida estão vinculados à LIBOR. A volatilidade da LIBOR ou outras taxas de referência podem aumentar nossos juros periódicos e pagamentos de arrendamento e ter um efeito adverso em nosso custo de financiamento.

Aumentos significativos no consumo, inflação ou outras pressões macroeconômicas podem gerar um aumento nessas taxas. Alterações na Taxa CDI ou na LIBOR podem ter um efeito adverso sobre nós. Um aumento de 50 pontos (0,50%) na Taxa CDI representaria despesas adicionais com juros de R\$7,9 milhões ao ano. Já um aumento de mesma magnitude (50 pontos) na LIBOR aumentaria nossas despesas com juros em R\$0,04 milhão.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Em particular, em 2017, o Chefe do Executivo da Autoridade de Conduta Financeira do Reino Unido, ou FCA, anunciou que a FCA não irá mais persuadir ou obrigar os bancos a apresentar taxas para o cálculo da LIBOR após 2021. Este anúncio indica que a continuidade da LIBOR na base atual não pode e não será garantida após 2021, e parece provável que a LIBOR será descontinuada ou modificada até 2021. Em 18 de novembro de 2020, a ICE Benchmark Administration ("IBA") anunciou que todas as taxas LIBOR para determinadas moedas (exceto LIBOR em dólares dos EUA ("USD LIBOR")) deixariam de ser publicadas no final de 2021. Em 30 de novembro de 2020, IBA anunciou que, após um período de consulta, pretende anunciar que pretende cessar a publicação da USD LIBOR de 1 semana e LIBOR USD de 2 meses no final de 2021 e que não pretende cessar a publicação de outros prazos de USD LIBOR até 30 de junho de 2023. Os reguladores geralmente apoiam esses anúncios e estão confiantes de que a LIBOR em USD permanecerá uma taxa "representativa" de acordo com os procedimentos a serem adotados, que podem incluir métodos novos ou alternativos de determinação da LIBOR.

Esta e outras reformas podem fazer com que os benchmarks desempenhem de forma diferente do passado, ou para desaparecer totalmente, ou ter outras consequências, que não podem ser totalmente antecipadas, que introduzem uma série de riscos para nós, incluindo riscos jurídicos decorrentes de possíveis mudanças exigidas na documentação de transações novas e existentes, riscos financeiros decorrentes de quaisquer alterações na avaliação de instrumentos financeiros conexos com a taxa referencial, riscos de preços decorrentes de como as mudanças nos índices de referência poderiam impactar nos mecanismos de preços em alguns instrumentos, riscos operacionais decorrentes da potencial necessidade de adaptar sistemas de tecnologia da informação, infraestrutura de relatórios comerciais e processos operacionais, e conduzir riscos decorrentes do impacto potencial de comunicação com contrapartes e envolvimento durante o período de transição. Os marcos de referência de substituição, o calendário e os mecanismos de implementação ainda não foram confirmados pelos bancos centrais. Consequentemente, não é atualmente possível determinar se, ou em que medida, tais alterações nos afetam. No entanto, a implementação de taxas de referência alternativas pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, resultados operacionais, condição financeira e perspectivas.

Somos vulneráveis a interrupções e volatilidade nos mercados financeiros globais, bem como a ações governamentais destinadas a aliviar os efeitos de qualquer crise financeira.

Nossas operações nos fazem interagir com um grupo diversificado de contrapartes, clientes e outras entidades localizadas em várias jurisdições. Consequentemente, como participante da economia global, estamos suscetíveis a interrupções e desafios decorrentes de rupturas e instabilidade nos mercados financeiros globais.

As condições econômicas e de mercado de outros países, incluindo Estados Unidos, Reino Unido, países da União Europeia e mercados emergentes, podem afetar a disponibilidade de crédito e o volume de investimentos estrangeiros no Brasil e nos países em que fazemos negócios em vários graus. A pandemia COVID-19 acrescentou uma nova fonte de incerteza à atividade econômica global. Dada a falta de definição sobre o escopo e o momento do contágio de COVID-19, bem como a imposição (ou relaxamento periódico) de medidas de proteção por

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

governos em várias geografias, um surto e os efeitos resultantes em uma jurisdição podem causar impacto negativo em todo o mundo sistema financeiro, apesar da relativa contenção em outras jurisdições.

Além disso, em 31 de janeiro de 2020, o Reino Unido retirou-se da União Europeia ("UE") e iniciou um período de transição que durou até 31 de dezembro de 2020. Durante esse período, a UE e o Reino Unido negociaram um acordo comercial abrangente que entrou em vigor provisoriamente em 1º de janeiro de 2021. O acordo inclui um capítulo sobre aviação que preserva a conectividade aérea UE-Reino Unido. Em conexão com a saída do Reino Unido da UE, podemos enfrentar novos desafios em nossas operações, como a instabilidade nos mercados financeiros e de câmbio globais. Esta instabilidade pode resultar em volatilidade do mercado, incluindo no valor da libra esterlina e do euro europeu, restrições adicionais de viagem para passageiros que viajam entre o Reino Unido e países da UE, mudanças no status legal de funcionários residentes na UE, incerteza jurídica, além de leis nacionais e regulamentos divergentes. No momento, não podemos prever o impacto preciso que a saída do Reino Unido da UE terá em nossos negócios em geral e em nossas operações no Reino Unido e na Europa mais especificamente, incluindo quando considerados os impactos no cenário econômico e financeiro após a pandemia do COVID-19, e nenhuma garantia pode ser dada de que nossos resultados operacionais, condição financeira e perspectivas não seriam adversamente impactados pelo resultado.

Além disso, mais recentemente, a eleição presidencial nos Estados Unidos ocorrida em 3 de novembro de 2020 e a polêmica resultante sobre seus resultados também tiveram efeitos desestabilizadores nas condições econômicas globais. Campanhas políticas e eleições presidenciais nos Estados Unidos podem gerar incertezas políticas e econômicas em todo o mundo, especialmente nos Estados Unidos e também no Brasil. Além disso, o Presidente dos Estados Unidos tem considerável poder na determinação de políticas e ações governamentais que podem ter um efeito material adverso na economia global e na estabilidade política global. Não podemos garantir que a nova administração que tomou posse nos Estados Unidos em janeiro de 2021 manterá políticas destinadas a promover a estabilidade macroeconômica, a disciplina fiscal e o investimento doméstico e estrangeiro, o que pode ter um efeito adverso relevante nos mercados financeiros e de valores mobiliários em Brasil, nas empresas brasileiras, incluindo nós, e nos valores mobiliários de emissores brasileiros, incluindo os ADS.

Outras interferências e volatilidade nos mercados financeiros globais podem ter efeitos negativos adicionais sobre o ambiente financeiro e econômico e sobre nós. Além disso, uma retração econômica prolongada resultaria em uma redução geral na atividade comercial e uma consequente perda de receita, o que poderia ter um efeito adverso sobre nós.

Deficiências na infraestrutura brasileira, particularmente em aeroportos e portos, podem ter efeitos adversos para nós.

Oferecemos produtos e serviços que dependem do desempenho e confiabilidade da infraestrutura no Brasil e no exterior. Historicamente, investimentos públicos na construção e no

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

desenvolvimento de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias foram relativamente baixos, o que afetou a demanda por turismo interno e também poderia afetar nossa capacidade de conduzir nossas operações ou limitar nossos planos de expansão, bem como causar atrasos e aumento dos custos de operação. Por exemplo, em 2007, o Brasil passou por uma relevante crise em seus sistemas de controle de tráfego aéreo, o que impactou negativamente as viagens aéreas e a indústria do turismo como um todo. Investimentos públicos e/ou privados insuficientes na expansão da infraestrutura brasileira, particularmente nos aeroportos, portos e outros meios de transporte, poderiam gerar uma queda maior do que o esperado nos lucros e nas taxas de crescimento, o que pode afetar negativamente a nós e às projeções de crescimento. Em especial, a falta ou a insuficiência de investimentos na manutenção do nosso principal hub no aeroporto de Viracopos pode impactar na atividade e operação do aeroporto em geral, e, em consequência, nos afetar negativamente. Por exemplo, a Aeroportos Brasil, que detém a concessão para a operar o aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de recuperação judicial em 2018, pois não cumpriu suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal, dentre outras obrigações previstas no contrato de concessão. Em 14 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. Em 18 de fevereiro de 2020, o Juízo da recuperação judicial homologou o plano de recuperação judicial e, em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil, que detém concessão para operar no aeroporto de Viracopos, entrou com pedido de recuperação judicial em 2018 por não ter cumprido suas obrigações contratuais relativas 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 nova licitação da concessão para uma nova operadora.

Em 18 de fevereiro de 2020, o juízo de reestruturação de dívidas homologou o plano de recuperação judicial e em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil ingressou com pedido de recuperação judicial do aeroporto de Viracopos na ANAC, em cumprimento ao plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o Governo Federal promulgou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando uma nova licitação do aeroporto de Viracopos. O Ministério da Infraestrutura deverá submeter, no prazo de 90 dias, sua avaliação ao Programa de Parcerias de Investimentos quanto à possibilidade de transferência das dívidas adquiridas pela atual concessionária para os financiadores da nova concessionária.

O governo brasileiro espera lançar o edital no final do ano de 2021 e realizar o leilão durante o primeiro trimestre de 2022. Em abril 2021, o Grupo de Consultores em Aeroportos (GCA), um consórcio constituído por várias empresas privadas e potencial licitante no leilão, entrou com um estudo de viabilidade junto ao governo brasileiro para uma nova licitação para a concessão do aeroporto de Viracopos. Um comitê de avaliação formada para rever o processo de leilão irá rever o estudo de viabilidade, que, se aprovado, será encaminhado à ANAC, prevendo-se a entrega dessa em junho de 2021.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

A falha da Companhia em aderir à LGPD ou a outras leis de privacidade promulgadas no Brasil e/ou em outras jurisdições pode afetar adversamente sua reputação, negócios, condição financeira ou resultados de operações.

A Companhia está sujeita à legislação de proteção de dados pessoais, tais como o Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/14) e a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, uma lei abrangente de proteção de dados que estabelece princípios e obrigações gerais que se aplicam a vários setores econômicos e relações contratuais (Lei nº 13.709/2018 ou "LGPD"), e seus regulamentos relacionados, incluindo aqueles a serem editados pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados ("ANPD").

Exceto com relação às sanções administrativas (prorrogada para agosto de 2021), a sua entrada em vigor se deu em 18 de setembro de 2020, após o Presidente da República sancionar o projeto de conversão em lei da Medida Provisória nº 959/2020, nos termos do §12 do art. 62 da Constituição Federal. A LGPD estabelece um novo marco legal a ser observado nas operações de tratamento de dados pessoais e prevê, entre outros, os direitos dos titulares de dados pessoais, as bases legais que permitem o tratamento de dados pessoais, os requisitos para obtenção de consentimento, as obrigações e requisitos relativos a incidentes de segurança e vazamentos e a transferências de dados, inclusive internacional, bem como a autorização para a criação da ANPD.

Com a entrada em vigor das sanções LGPD, o descumprimento por nós ou por qualquer uma das nossas subsidiárias pode resultar em ações judiciais por parte dos titulares de dados pessoais (conforme previsto na LGPD), ou em ações judiciais ou extrajudiciais por órgãos de defesa do consumidor. Além disso, nós e nossas subsidiárias podem estar sujeitos às sanções, de forma isolada ou cumulativa, de (i) advertência com indicação de prazo para adoção de medidas corretivas, (ii) obrigação de divulgação de incidente, (iii) suspensão parcial do funcionamento do banco de dados a que se refere a infração pelo período máximo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até a regularização da atividade de tratamento pelo controlador, em caso de reincidência, (iv) suspensão parcial do exercício da atividade de processamento dos dados a que se refere a infração pelo período máximo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, em caso de reincidência, (v) bloqueio temporário e/ou eliminação de dados pessoais, (vi) proibição parcial ou total do exercício de atividades, e (vii) multa de até 2% (dois por cento) do faturamento no Brasil no seu último exercício, excluídos os tributos, até o montante global de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) por infração. Além disso, podemos ser responsabilizados por danos materiais, morais, individuais ou coletivos causados pelo descumprimento das obrigações estabelecidas pela LGPD, observando que as infrações serão aplicadas a partir de agosto de 2021.

Desta forma, falhas na proteção dos dados pessoais tratados pela Companhia, bem como a inadequação à legislação aplicável, podem acarretar em multas elevadas para a Companhia, divulgação do incidente para o mercado, eliminação dos dados pessoais da base, e até a suspensão de suas atividades, o que poderá afetar adversamente sua reputação, negócios, condição financeira ou resultados de operações.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Riscos Relacionados ao Nosso Negócio e à Indústria da Aviação Civil Brasileira

Oscilações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, cuja distribuição é feita basicamente por um número limitado de fornecedores, poderiam prejudicar nosso negócio.

Historicamente, os preços de combustível internacionais e nacionais estão sujeitos a oscilações devido a questões geopolíticas, tanto na oferta quanto na demanda. Os custos de combustível, que por vezes, como em 2007 e 2008, estiveram em níveis historicamente altos, constituem parcela significativa de nossas despesas operacionais totais, respondendo por 21,1% no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, 24,4% no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e, 33,6% no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. A disponibilidade de combustível também está sujeita a períodos de escassez e de oferta excedente no mercado, sendo também afetada pela demanda de produtos derivados de petróleo, como a gasolina e outros combustíveis diversos. Eventos resultantes de prolongada instabilidade no Oriente Médio ou outras regiões produtoras de petróleo, ou a suspensão da produção por algum produtor relevante, podem resultar em aumentos substanciais dos preços e/ou tornar difícil a obtenção de suprimentos adequados, afetando adversamente nossa rentabilidade. Desastres naturais ou outros eventos inesperados que levam à falta de energia em regiões que normalmente consomem quantidades significativas de outras fontes de energia poderão causar um efeito semelhante. Os preços e a disponibilidade futura de combustível não podem ser previstos e aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem prejudicar nossos resultados. Nossas operações de hedge poderão não ser suficientes para nos proteger de aumentos nos preços do combustível, e podemos não ser capazes de ajustar nossas tarifas de forma suficiente para nos proteger de aumentos nos preços dos combustíveis.

Nós compramos combustível de diversos distribuidores do Brasil, principalmente da BR Distribuidora, uma subsidiária da Petrobras, Air BP Brasil Ltda. e Raízen Combustíveis Ltda., com as quais temos contratos de exclusividade para a compra de todo o combustível necessário para nossas aeronaves em determinadas localizações. Em 31 de dezembro de 2020, 61,6% do nosso combustível foi fornecido pela BR Distribuidora, que tem o direito de rescindir os contratos de fornecimento celebrados conosco por diversas razões, incluindo entre elas (i) o descumprimento de qualquer obrigação contratual; (ii) o não pagamento de faturas até 60 dias após o seu vencimento; e (iii) na hipótese da nossa liquidação judicial ou extrajudicial. Além disso, pode não ser possível para a BR Distribuidora garantir o fornecimento de combustível por diversas razões, tais como dificuldades nas atividades de produção, importação, refino ou distribuição. Caso não seja possível obtermos combustível de outros fornecedores em condições similares, nosso negócio poderá ser afetado adversamente. Além disso, nosso contrato com a BR Distribuidora nos permite travar o custo do combustível de aviação que consumiremos no futuro. Igualmente, caso nossos contratos sejam rescindidos, nós poderemos ser obrigados a pagar preços mais altos, o que nos afetaria adversamente.

Nós e o setor de aviação em geral somos particularmente sensíveis às mudanças nas condições econômicas e às contínuas condições econômicas negativas que

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

provavelmente continuariam a nos afetar adversamente e a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis.

Nossas operações e o setor de aviação em geral são particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas. Condições econômicas desfavoráveis, como altas taxas de desemprego, mercado de crédito restrito, crescimento do PIB baixo ou negativo, taxas de câmbio desfavoráveis e aumento das despesas operacionais de negócios, podem reduzir os gastos com viagens de negócios e lazer. 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 como resultado da pandemia COVID-19, as empresas e outros viajantes podem renunciar às viagens aéreas usando alternativas de comunicação, como videoconferência, plataformas de comunicação empresarial e Internet. Além disso, na medida em que as empresas continuam a permitir viagens aéreas durante a pandemia COVID-19, é mais provável que exijam a compra de passagens menos caras para reduzir os custos. Isso, por sua vez, pode resultar em uma redução na receita média por assento. Além disso, como se tornou particularmente evidente como resultado da pandemia de COVID-19, as condições econômicas desfavoráveis também podem afetar nossa capacidade de aumentar as tarifas para neutralizar os aumentos de combustível, mão de obra e outras despesas. Em particular, a recente recessão na economia brasileira e a instabilidade política afetaram adversamente os setores com gastos significativos em viagens, incluindo governo, petróleo e gás, mineração e construção. Além de diminuições nas taxas de ocupação, gastos reduzidos em viagens de negócios também afetam a qualidade da demanda, resultando em nossa incapacidade de vender tantos bilhetes de alto rendimento.

Além disso, qualquer mudança significativa nos mercados financeiros globais ou na economia brasileira, causada por qualquer fator, incluindo pandemias e / ou outros surtos regionais ou internacionais, pode impedir nosso acesso a novos termos de financiamento favoráveis e emissões de títulos. Um ambiente econômico cada vez mais desfavorável provavelmente nos afetaria adversamente. Além disso, uma instabilidade significativa dos mercados de crédito, capital e financeiro pode resultar no aumento de nossos custos de empréstimos, afetando-nos adversamente. Normalmente financiamos nossas aeronaves por meio de arrendamentos operacionais e financeiros e financiamento de dívidas. Podemos não ser capazes de continuar a obter financiamento em condições atrativas para nós, ou de forma alguma. Na medida em que não possamos obter esse financiamento em termos aceitáveis ou de forma alguma, podemos ser obrigados a modificar nossos planos de aquisição de aeronaves ou incorrer em custos de financiamento maiores do que os previstos, o que nos afetaria adversamente e nossa estratégia de crescimento. Esses fatores também podem afetar adversamente nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis e nossa liquidez em geral.

Em razão de a indústria aérea caracterizar-se por ter custos fixos significativos e receitas relativamente elásticas, companhias aéreas não conseguem reduzir suas despesas para responder a deficiências nas receitas esperadas, e o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

A indústria aérea caracteriza-se por margens brutas de lucro baixas; temos custos fixos significativos, relacionados principalmente ao arrendamento e à propriedade de aeronaves, manutenção de sede e pessoal, custos de licenças de sistemas de tecnologia da informação, treinamento e despesas com seguros, além de receitas que geralmente apresentam, de forma substancial, maiores variações do que os custos. Os custos operacionais de cada voo não variam significativamente devido à quantidade de passageiros para o voo e, portanto, uma alteração relativamente pequena na quantidade de passageiros, preço da tarifa ou tráfego pode ter um efeito significativo nos resultados operacionais e financeiros.

Esperamos incorrer em despesas adicionais fixas e maior endividamento contratual à medida que arrendarmos ou adquirirmos novas aeronaves e outros equipamentos para implementar nossa estratégia de crescimento ou outras finalidades. Com base em nossos pedidos firmes atuais, entre 2024 e 2025, esperamos adicionar aproximadamente 32 aeronaves E2 de próxima geração, 30 Airbus 320neos de próxima geração e uma aeronave Airbus A330-900neo de próxima geração à nossa frota, substituindo as aeronaves da geração atual.

Em função de nossas despesas fixas, podemos: (i) ter uma capacidade limitada de obter financiamento adicional; (ii) ser obrigados a destinar uma parte significativa do nosso fluxo de caixa para o custeio de despesas fixas decorrentes de contratos de arrendamentos e dívidas de aeronaves; (iii) incorrer em maiores juros ou despesas de arrendamentos no caso de aumento das taxas de juros; e/ou (iv) ter menos margem de manobra para planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios, no setor da aviação civil em geral e nas condições macroeconômicas globais. Além disso, a volatilidade nos mercados financeiros globais, pode dificultar a obtenção de financiamento para nossas despesas fixas em termos favoráveis ou a obtenção de qualquer tipo de financiamento.

Como resultado do acima exposto, nós podemos não conseguir ajustar rapidamente nossos custos fixos como resposta a alterações em nossas receitas. Um déficit com relação aos níveis de receita esperados pode ter um efeito adverso substancial para nós.

Alterações na estrutura da regulamentação da aviação civil brasileira poderão afetar de forma adversa nosso negócio e resultados operacionais.

As autoridades brasileiras do setor de aviação civil monitoram e influenciam os acontecimentos do mercado de aviação civil no 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 (pontualidade e regularidade) como principal critério para a alocação de slots de decolagem e pouso no Brasil. As políticas da ANAC e das outras autoridades brasileiras que fiscalizam o setor da aviação podem afetar negativamente nossas operações.

Além disso, em dezembro de 2018, o ex-presidente brasileiro aprovou a Medida Provisória MP 863/2018, que retira a limitação ao capital estrangeiro no controle de companhias aéreas brasileiras. Em 17 de junho de 2019, a MP 863/2018 foi convertida na Lei 13.842/2019, que altera o Código Aeronáutico Brasileiro, e permitiu que 100% do capital votante de uma companhia

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

aérea pertencesse a estrangeiros, ou seja, abriu o mercado completamente para estrangeiros.

Alterações às normas regulatórias de aviação civil brasileiras, incluindo as políticas da ANAC, assim como de outras autoridades de supervisão do setor de aviação civil, podem aumentar nossos custos e alterar as dinâmicas de concorrência do nosso setor, além de poder nos afetar de forma adversa. Além disso, não podemos garantir que quaisquer das concessões operacionais que detemos serão renovadas ou que obteremos novas concessões. Qualquer mudança que nos obrigue a empregar um volume significativo de recursos no cumprimento à nova regulamentação da aviação, por exemplo, pode resultar em despesas adicionais e, conseqüentemente, podem afetar adversamente nossas operações e resultados.

Titulares de ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs, podem não receber quaisquer dividendos ou juros sobre capital próprio.

De acordo com o nosso estatuto social, somos obrigados a pagar aos nossos acionistas no mínimo 0,1% do nosso lucro líquido anual ajustado de acordo com a Lei das Sociedades por Ações como dividendos ou juros sobre capital próprio. Podemos declarar dividendos ou juros sobre capital próprio intermediários, os quais poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório. Nosso lucro líquido anual ajustado pode ser capitalizado, utilizado para absorver prejuízos ou de outra forma retido, conforme permitido pela Lei das Sociedades por Ações, e pode não estar disponível para pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.

Adicionalmente, a Lei das Sociedades por Ações permite que companhias, como a nossa, suspendam a distribuição do dividendo obrigatório em qualquer exercício social em que o nosso conselho de administração informe aos nossos acionistas ser ele incompatível com a nossa situação financeira. Nesse caso, os titulares de ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs, podem não receber dividendos ou juros sobre capital próprio.

A venda de um número significativo de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADSs, pode afetar negativamente o preço de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADSs.

Nossos principais acionistas, bem como nossos conselheiros, diretores e outras afiliadas, podem vender ações preferenciais adicionais, inclusive na forma de ADSs, e certos contratos de bloqueio firmados por eles 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 então principais acionistas, poderíamos ser obrigados a registrar ações preferenciais adicionais detidas pelos acionistas que assinaram o Contrato de direitos de registro com a SEC para venda futura a qualquer momento, começando seis meses após nossa oferta pública inicial. Para obter mais detalhes sobre o Contrato de Direitos de Registro.

Vendas de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADSs, feitas por nossas afiliadas, incluindo aquelas efetuadas por nossos conselheiros, diretores executivos ou acionistas

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

controladores ou aquelas envolvendo um grande número de ações preferenciais ou ADSs, 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 ADSs.

Mudanças nas leis tributárias brasileiras podem ter um impacto adverso sobre os impostos aplicáveis à alienação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADSs.

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 a tributação no Brasil, independentemente de a alienação ocorrer fora ou dentro do Brasil. Essa disposição resulta na cobrança de imposto de renda sobre os ganhos oriundos da alienação de nossas ações preferenciais por um não residente no Brasil para um residente ou um não residente no Brasil. No entanto, uma vez que atualmente não há orientação judicial determinando se as ADSs 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 aos ganhos avaliados na alienação de nossas ADSs. No caso de a alienação de ativos ser interpretada para incluir a alienação de nossas ADSs, essa lei tributária resultaria na imposição de impostos retidos na fonte sobre a venda de nossas ADSs por um não residente no Brasil para um residente ou não residente no Brasil. Porque qualquer ganho ou perda reconhecido por um detentor norte-americano na alienação de ações preferenciais ou ADSs geralmente será tratado como ganho ou perda de fonte norte-americana para Para fins de crédito de imposto estrangeiro nos Estados Unidos, o detentor norte-americano pode não ser capaz de se beneficiar de um crédito de imposto estrangeiro para imposto de renda brasileiro cobrado sobre a alienação de ações preferenciais ou ADSs, a menos que o detentor norte-americano possa aplicar o crédito contra imposto de renda federal dos Estados Unidos pagável sobre outras receitas de fontes estrangeiras.

Nossas ações preferenciais terão direito de voto limitado, mesmo se os dividendos não forem pagos.

Exceto em determinadas situações, as ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs, não conferem aos seus titulares direito de voto. Nossos principais acionistas, que detêm a maioria das ações ordinárias de nossa emissão, controlando-nos, possuem poderes para decidir sobre questões de natureza societária sem a necessidade de obter a aprovação de titulares de ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs. Consequentemente, titulares de ações preferenciais de nossa emissão não terão em geral controle sobre qualquer matéria, 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.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, ações preferenciais sem direito a voto ou com voto restrito de companhias que o estatuto social atribua o direito ao recebimento de dividendos prioritários fixos ou mínimos adquirem o direito de voto se a respectiva companhia deixar de pagar

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

os dividendos fixos ou mínimos a que fizerem jus por três exercícios consecutivos. De acordo com o nosso estatuto social, as ações preferenciais de nossa emissão não fazem jus a dividendos prioritários fixos ou mínimos. Consequentemente, as ações preferenciais de nossa emissão não adquirirão o direito de voto, mesmo se deixarmos de pagar dividendos por três exercícios consecutivos.

Além disso, na medida em que os detentores de nossas ações preferenciais têm direito a voto em determinados assuntos limitados, de acordo com a legislação societária brasileira, as disposições de nosso estatuto social e as disposições que governam as ações preferenciais, não podemos garantir aos detentores de ADS que eles irão receber os materiais de votação a tempo de garantir que eles possam instruir o depositário a votar nas ações preferenciais subjacentes às suas ADSs. 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 que os 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 ter ciência da assembleia com antecedência suficiente para retirar as ações preferenciais.

Nosso acionista controlador tem o direito de receber substancialmente menos dividendos que os titulares de ações preferenciais o que pode motivá-lo a tomar decisão acerca de distribuição de dividendos conflitante com o interesse 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 ação proporcionalmente menor do que os dividendos que distribuimos, em relação aos dividendos aos quais nossos acionistas detentores de ações preferenciais têm direito, pode influenciar suas decisões sobre a distribuição de dividendos ou resultados, que podem divergir do interesse dos acionistas titulares de ações preferenciais.

Nosso acionista controlador tem o direito de receber significativamente menos dividendos do que os titulares de nossas ações preferenciais, o que pode fazer com que suas decisões sobre a distribuição de dividendos entrem em conflito com seus interesses.

O direito a receber dividendos dos titulares de ações ordinárias de nossa emissão é 75 vezes inferior ao dividendo distribuído aos titulares de ações preferencias de nossa emissão. O fato de nosso acionista controlador receber parcela proporcionalmente inferior aos dividendos que distribuimos, em relação aos dividendos aos quais nossos acionistas titulares de ações preferenciais têm direito, pode influenciar suas decisões relativas à distribuição de dividendos ou proventos, que eventualmente, podem ser divergentes do interesse dos acionistas titulares de ações preferenciais. Para mais informações ver item 3.4 do presente Formulário de Referência.

Podemos não ser capazes de cumprir os covenants financeiros e as obrigações pecuniárias impostas em nossos contratos de financiamento podendo, consequentemente, configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Certas condições econômicas, financeiras e setoriais que independem do nosso controle podem impactar adversamente a nossa capacidade de cumprir com os *covenants* financeiros, bem como com as obrigações pecuniárias contidas nos nossos contratos de financiamento, como foi observado durante o período da pandemia do COVID-19, no qual enfrentamos condições adversas que geraram e ainda geram impactos financeiros adversos em nossa situação financeira e acarretaram no descumprimento de *covenants* financeiros e inadimplemento de obrigações pecuniárias de certos contratos financeiros.

Caso (i) não sejamos capazes de obter *waivers* ou aprovações necessárias de nossos credores com relação aos contratos que, na data deste Formulário de Referência, estão inadimplidos pecuniariamente ou nos quais determinados *covenants* financeiros não estão sendo atendidos; ou (ii) não tenhamos recursos suficientes para pagar nossas dívidas tempestivamente ou continuemos não sendo capazes de atender aos *covenants* financeiros estabelecidos nos demais contratos, o que poderá ocorrer por diversas razões que afetem adversamente nossa situação econômico-financeira, como, por exemplo, o cenário de crise financeira global que enfrentamos atualmente devido à pandemia do COVID-19, poderá ser declarado o vencimento antecipado destas e de outras dívidas financeiras contraídas por nós devido à existência de cláusulas de *cross acceleration*.

Se nossos contratos financeiros vencem antes do que esperávamos, nossa situação financeira e, como resultado, nossa capacidade de pagamento de dívidas serão materialmente e adversamente afetadas e podem até resultar em nossa insolvência. Além disso, podemos enfrentar dificuldades ou limitações no acesso a novas linhas de financiamento, o que pode prejudicar a implementação de nosso plano de investimento, afetando materialmente e adversamente nossos negócios, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais. Para maiores informações sobre os contratos de empréstimo e financiamento atualmente detidos pela Companhia, bem como os *covenants* impostos nos mesmos, vide item 10.1(f) deste Formulário de Referência.

Nosso acionista controlador exerce controle sobre nós, e seus interesses podem ser conflitantes com os interesses dos demais.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações e com nosso Estatuto Social, nosso acionista controlador tem poder significativo sobre nós, incluindo o poder de eleger a maioria dos membros do nosso Conselho de Administração e determinar o resultado de substancialmente qualquer deliberação dos nossos acionistas. Esse poder inclui a decisão com relação a operações com partes relacionadas (excluindo transações com partes relacionadas do próprio acionista controlador), reorganizações societárias, alienações, parcerias, venda de todos ou substancialmente todos os ativos, ou a saída das nossas ações do Nível 2, segmento da B3, assim como a determinação do momento de pagamento de quaisquer dividendos futuros. Nosso acionista controlador poderá ter interesse em realizar aquisições, alienações, parcerias, financiamentos ou empréstimos ou outras operações similares que podem ser conflitantes com os interesses dos demais acionistas e que podem afetar negativamente nossos resultados operacionais.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Nosso acionista controlador detém, direta e indiretamente, 67% de nosso capital com direito a voto e 49,7% de nosso capital total em 31 de dezembro de 2020 respectivamente. Em termos econômicos, nosso acionista controlador detém o equivalente a 3,5% da Companhia em 31 de dezembro de 2020.

Em particular, devido à nossa estrutura de capital, as contribuições de capital feitas pelos titulares de nossas ações ordinárias até o momento foram consideravelmente menores do que aquelas feitas pelos titulares 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 de nossas atividades do que os detentores de nossas ações preferenciais. Essa diferença de interesse econômico pode intensificar os conflitos de interesses entre nosso acionista controlador e você.

Investidores em nossas ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs, podem enfrentar uma diluição no valor contábil no futuro.

Estabelecemos opções de compra de ações e planos de ações restritas para os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves, inclusive de quaisquer de nossas controladas diretas ou indiretas. Em 31 de dezembro de 2020, estimamos que 2.158.658 novas ações preferenciais seriam emitidas se todas as nossas opções concedidas e vestidas fossem exercidas por seus titulares a um preço médio ponderado de R\$15,12. Além disso, em 2020 a Companhia concluiu com sucesso a emissão de debêntures conversíveis, perfazendo o total de R\$1.745.900.000, a um preço de conversão de R\$32,2649. Em 31 de dezembro de 2020, estimamos que aproximadamente 50 milhões de novas ações preferenciais seriam emitidas se a opção de conversão fosse exercida.

Os eventos acima podem resultar em diluição substancial do valor contábil aos investidores se o preço da oferta pública de nossas ações preferenciais (incluindo na forma de ADSs) for maior do que o valor contábil dessas ações no futuro mediante o exercício das opções de compra de ações.

Ademais, caso precisemos obter capital para nossas operações por meio da emissão de novas ações no futuro, qualquer referida emissão poderá ser feita por valor inferior ao valor contábil de nossas ações preferenciais na data pertinente. Nesse caso, os titulares de nossas ADSs e ações preferenciais no referido momento enfrentariam uma diluição imediata e significativa de seu investimento.

Um mercado de negociação pública ativo e líquido para as nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, pode não se manter, e, potencialmente, poderá afetar adversamente o valor de mercado de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs.

Um mercado de negociação pública ativo e líquido para nossas ações preferenciais, inclusive

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

sob a forma de ADSs, pode não ser mantido. Mercados de negociação de ativos líquidos geralmente resultam em menor volatilidade de preços e em negociações mais eficientes. Se um mercado de negociação ativo não se mantém, a liquidez e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, podem ser seriamente prejudicados.

O investimento em títulos e valores mobiliários negociados em países emergentes, tal como o Brasil, geralmente apresentam os níveis mais elevados de risco em comparação com os investimentos em países cuja política e situação econômica são mais estáveis e, em geral, tais investimentos são considerados especulativos por natureza. O mercado de valores mobiliários brasileiro é substancialmente menor, menos líquido, mais volátil e mais concentrado do que os principais mercados internacionais. Em 31 de dezembro de 2020, as empresas listadas na B3, apresentavam uma capitalização de mercado de R\$4,9 trilhões e um volume médio diário negociado de R\$30,0 bilhões, respectivamente. Essas características de mercado poderão limitar substancialmente a capacidade dos investidores de vender as ações de nossa emissão pelo preço e na ocasião desejada, o que poderá ter um efeito adverso no preço das ações preferenciais.

Ademais, o preço mundial das ações das empresas aéreas é relativamente volátil, e a percepção dos investidores quanto ao valor de mercado dessas ações, incluindo nossas ações preferenciais sob a forma de ADSs, também pode ser negativamente impactada pela volatilidade adicional e diminuições no preço de nossas ADSs e ações preferenciais.

Nós somos uma empresa controladora, e não temos quaisquer ativos substanciais que não as ações de nossas subsidiárias.

Somos uma empresa controladora, que conduz suas operações por meio de diversas subsidiárias operacionais. Nós damos suporte a essas subsidiárias operacionais por meio de serviços técnicos e administrativos em nossas diversas outras subsidiárias. Todos os ativos que usamos para prestar serviços técnicos e administrativos e para operar as concessões e autorizações são mantidos pela subsidiária. Em razão disso, não temos nenhum ativo substancial que não as ações de nossas subsidiárias. Dividendos ou pagamentos que podemos ser obrigados a fazer estarão sujeitos à disponibilidade de caixa fornecido por nossas subsidiárias. Transferências de caixa de nossas subsidiárias para nós podem ser limitadas por exigências societárias e legais, ou pelos termos dos contratos que regem nossas dívidas. Se um acionista pretendesse fazer valer uma reclamação contra nós, tal execução se limitaria aos nossos ativos disponíveis, ao invés da junção dos nossos ativos e os de nossas subsidiárias.

Os contratos que regem nossa dívida contêm cláusulas e restrições que limitam nossa capacidade de nos envolver em transações de mudança de controle, encerrar nosso relacionamento com certos fornecedores e incorrer em certos níveis de endividamento.

Nossos contratos de financiamento contêm obrigações, cláusulas e restrições que limitam nossa capacidade e de nossas subsidiárias de celebrar transações prevendo alteração de controle, de rescindir ou não renovar os contratos de concessão relacionados com tais contratos de

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

financiamento, seja por falha na renovação ou de outra forma. Ademais, nós e nossas subsidiárias somos obrigados, em razão de alguns contratos de financiamento, a atender certas obrigações financeiras (“*covenants*”) calculadas em 31 de dezembro de cada ano que, entre outras restrições, limitam nossos índices de endividamento de dívida pelo EBITDA e dívida por caixa livremente conversível em dólar.

A existência de tais cláusulas restritivas e a limitação que impõem sobre a nossa capacidade de celebrar determinadas transações poderá limitar nosso acesso a novas linhas de financiamento para execução de seu plano de investimentos, bem como a nossa disponibilidade de caixa e ainda afetar adversamente os seus negócios e os resultados operacionais.

Não conseguimos garantir que seremos capazes de efetivar os acordos de subarrendamento e o adiamento das entregas de aeronaves

Em 28 de janeiro de 2020, anunciamos a celebração de carta de intenção com a LOT, companhia aérea da Polônia, para subarrendar 18 aeronaves com pedidos firmes, e até 14 com opções adicionais, sendo referida operação sujeita à obtenção de aprovações pela LOT.

Adicionalmente, na mesma ocasião, anunciamos a intenção da Breeze Aviation Group, companhia aérea startup com sede nos Estados Unidos fundada pelo Acionista Controlador, de subarrendar até 28 aeronaves.

Até a data da divulgação desse Formulário de Referência, a Companhia permanecia em negociação com a LOT e a Breeze não tendo sido formalizado nenhum acordo para subarrendamento das aeronaves.

Em 2020, negociamos o adiamento da entrega das aeronaves Embraer E2s, Airbus e ATRs, previstas para entre 2020 e 2023 para 2024 e adiante, como parte das medidas por nós adotadas para enfrentar os impactos relacionados a pandemia do COVID-19 em seus resultados financeiros e liquidez.

Caso os subarrendamentos não sejam efetivados, podemos ser obrigados a reestruturar nosso plano de medidas relacionadas aos impactos da pandemia. Nesta situação, não conseguimos garantir que seremos capazes de adotar medidas suficientes e/ou em condições favoráveis e/ou dentro de um tempo razoável. Adicionalmente, caso a não efetivação das transações não seja consensual, podemos estar sujeitos a procedimentos litigiosos envolvendo as partes envolvidas nas transações, os quais tem o potencial de resultar em custos e despesas relevantes, nos impactando adversamente.

FATORES DE RISCOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS:

a. ao emissor

Operamos em uma indústria extremamente competitiva e ações dos nossos concorrentes

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

podem nos afetar negativamente.

Enfrentamos intensa concorrência em certas rotas no Brasil de companhias aéreas regulares existentes, companhias aéreas charter e novos participantes em potencial em nosso mercado e também com relação às nossas unidades de negócios TudoAzul, Azul Cargo e Azul Viagens. Em particular, enfrentamos forte concorrência em rotas e mercados onde nossa rede se sobrepõe à de nossos principais concorrentes. Em 31 de dezembro de 2020, 18% e 8% das nossas rotas domésticas se sobrepujam com as rotas da Gol e da Latam, respectivamente. Empresas aéreas aumentam ou diminuem suas atividades no mercado com base em sua rentabilidade. Decisões de nossos concorrentes que aumentem a capacidade global da indústria, ou a capacidade de uma região, mercado ou rota específica, bem como quaisquer outras decisões de gestão que aumentem a participação de mercado de um concorrente potencial, podem ter um impacto negativo relevante sobre nossas atividades. A pandemia de COVID-19 pode melhorar a dinâmica competitiva dentro da indústria, embora não possamos prever a duração ou extensão dessa pressão potencialmente aumentada. Nosso eventual crescimento e sucesso do nosso modelo de negócio podem estimular a concorrência por parte de nossos concorrentes nos mercados em que atuamos, inclusive por meio de estratégias semelhantes às nossas. Se tais concorrentes adotarem e executarem com sucesso os modelos de negócio, nossas atividades e condições financeiras podem sofrer um impacto adverso relevante.

A cada ano, podemos enfrentar uma concorrência cada vez maior de participantes novos e existentes no mercado brasileiro. O setor de transporte aéreo é altamente sensível ao desconto de preços e ao uso de políticas de preços agressivas. Mudanças nas práticas, inclusive com relação às taxas de alteração e cancelamento, como resultado da pandemia COVID-19, levaram a novas alterações de preços entre nossos concorrentes. Outros fatores, como frequência de voos, disponibilidade de horários, reconhecimento de marca e qualidade dos serviços oferecidos (como programas de fidelidade, entretenimento a bordo, salas VIP em aeroportos e outros serviços) também têm um impacto significativo na competitividade do mercado. Além disso, as barreiras de entrada no mercado doméstico são relativamente baixas e não podemos garantir que novos concorrentes, ou aqueles já existentes em nossos mercados, não oferecerão preços mais baixos ou serviços mais atrativos, nem aumentarão suas rotas em um esforço para obter maior participação de mercado. Também enfrentamos concorrência de companhia aéreas internacionais, em razão da introdução e expansão de seus voos no Brasil. Além da concorrência entre companhias aéreas de voo regular e operadoras de voo fretado, a aviação civil brasileira enfrenta concorrência de alternativas de transporte terrestre, tais como companhias de transporte rodoviário interestadual e automóveis. Finalmente, o governo brasileiro e órgãos reguladores podem dar preferência a novos participantes ao distribuírem slots nos aeroportos brasileiros, por exemplo, conforme ocorreu no passado com os novos slots no aeroporto de Congonhas.

Além disso, certos avanços tecnológicos podem limitar a procura por viagens aéreas. Por exemplo, novos desenvolvimentos em videoconferências e outros métodos de comunicação eletrônica podem reduzir a necessidade de comunicação presencial e adicionar uma nova modalidade de concorrência, conforme os viajantes procurem substitutos de baixo custo para viagens aéreas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Ainda, novos concorrentes podem captar os parceiros de negócios e os membros do programa de fidelidade TudoAzul, assim como podem entrar na indústria de programas de fidelidade. Não podemos garantir que um aumento na concorrência enfrentada pelo programa de fidelidade TudoAzul não terá um efeito adverso no crescimento do nosso negócio no tocante ao programa de fidelidade TudoAzul ou à Azul, de modo geral. Se não formos capazes de nos ajustarmos rapidamente à natureza mutável da competição em nosso mercado, ou se a indústria brasileira de programas de fidelidade não crescer o suficiente para acomodar novos participantes, pode ter um efeito adverso para nosso negócio e resultado financeiro.

Nossas despesas com seguros podem aumentar significativamente como resultado de um ataque terrorista, guerra, acidente de aeronave, apreensão ou evento semelhante, nos afetando adversamente.

As companhias seguradoras podem aumentar significativamente os prêmios de seguros para empresas aéreas e reduzir valores de cobertura de seguro de responsabilidade civil em relação a danos resultantes de atos de terrorismo, guerra, acidentes com aeronaves, apreensões ou eventos similares, como ocorreu após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos.

Em resposta a aumentos substanciais dos prêmios de seguros para cobrir riscos relacionados a ataques terroristas precedentes aos eventos de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, o governo brasileiro promulgou a Lei nº 10.744, de 9 de outubro de 2003, a qual autoriza o governo brasileiro a assumir responsabilidade civil em nome de terceiros por quaisquer danos a bens ou pessoas, sejam estes passageiros ou não, causados por ataques terroristas ou atos de guerra contra a aviação civil do Brasil, operados por companhias aéreas brasileiras, no Brasil ou no exterior. De acordo com a lei supracitada, o governo brasileiro pode, a seu exclusivo critério, suspender ou cancelar esta assunção de responsabilidade, caso em que as companhias aéreas brasileiras serão requeridas a arcar com o ônus de contratar apólices de seguro para cobrir esses riscos.

Seguradoras de empresas aéreas podem reduzir sua cobertura ou aumentar seus prêmios no caso de novos ataques terroristas, guerra, acidente com aeronaves, apreensões e suspensão da assunção de responsabilidade pelo governo brasileiro ou outros eventos que afetem a aviação civil no Brasil ou no exterior. No caso de reduções significativas na cobertura de seguro, nossa responsabilidade aumentaria substancialmente. Havendo aumentos significativos nos prêmios de seguros, nossas despesas operacionais aumentariam, afetando negativamente os resultados das nossas operações.

Conforme a prática da indústria global, alguns riscos de negócios são mantidos sem cobertura de seguro, incluindo interrupções nos negócios ou lucros cessantes, e conseqüentes perdas decorrentes de problemas mecânicos. Na eventual materialização de riscos não segurados, podemos ser adversamente afetados. Além disso, não há garantia de que, nos casos em que exista um seguro contratado, a cobertura abrangerá todos os potenciais riscos envolvidos. Caso as perdas efetivas incorridas por nós excedam o montante segurado, podemos ser obrigados a arcar com prejuízos substanciais, que terão um impacto adverso em nossas operações e situação financeira.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

O insucesso na execução de nossa estratégia de crescimento pode prejudicar nossos resultados operacionais.

A estratégia de crescimento e consolidação de nossa posição, em termos de mercados atendidos, inclui, entre outros objetivos, o aumento do número de mercados atendidos e o aumento da frequência de voos disponibilizados. O cumprimento desses objetivos depende da obtenção de autorizações por parte de órgãos reguladores nacionais para operarmos novas rotas e para obtermos acesso adequado aos aeroportos necessários. Certos aeroportos em que operamos atualmente ou que venhamos a operar no futuro estão sujeitos a limites de capacidade e restrições de horários durante certos períodos do dia, como é o caso do aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e do aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília. Não podemos garantir que seremos capazes de manter nossos horários atuais e de obter quantidade suficiente de horários, portões e outras instalações aeroportuárias para expandir nossos serviços na forma pretendida. É possível também que aeroportos atualmente não sujeitos a limitações de capacidade passem a ter essa limitação. Além disso, devemos fazer uso de nossos horários regularmente e de forma pontual. Se não formos capazes de observar isso, podemos ter nossos horários realocados para outras empresas aéreas. Nos casos em que horários ou outros recursos aeroportuários não estejam disponíveis ou tenham sua disponibilidade limitada, podemos ser obrigados a modificar nossos horários, alterar rotas ou reduzir a utilização de aeronaves.

Alguns dos aeroportos em que operamos impõem certas restrições, incluindo limitações aos níveis de ruído das aeronaves e ao número médio de decolagens diárias, bem como restrição de horários em relação ao uso da pista. Nada pode garantir que tais restrições não se tornem ainda mais onerosas no futuro. Todos esses fatores podem limitar nossa capacidade de continuar a atender ou de aumentar a disponibilidade de voos nesses aeroportos, o que pode nos afetar adversamente.

Não podemos garantir que teremos sucesso na implementação de nossa estratégia de crescimento e, dessa forma, qualquer fator que impeça ou atrase o nosso acesso a aeroportos ou rotas relevantes ou vitais para nossa estratégia de crescimento (incluindo nossa capacidade de manter nossos horários e *slots* atuais e de obter horários e *slots* adicionais em determinados aeroportos) pode restringir nossas operações ou a sua expansão e, conseqüentemente, afetar de maneira negativa o nosso resultado financeiro e nossa estratégia de crescimento.

Nosso plano de negócios contempla a inclusão de novas aeronaves Airbus e Embraer de nova geração para substituir as aeronaves de geração mais antiga e atender mercados com maior densidade. Qualquer interrupção ou mudança no cronograma de entrega dos fabricantes dessas novas aeronaves pode afetar nossas operações, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais, na medida em que podemos não ser capazes de acomodar o aumento da demanda de passageiros ou desenvolver nossas estratégias de crescimento.

Além disso, a execução de nossos planos estratégicos foi significativamente afetada negativamente pelos impactos da pandemia COVID-19, e não podemos prever a duração ou o escopo dos impactos contínuos da pandemia e o impacto sobre nós.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Somos altamente dependentes do aeroporto de Viracopos, em Campinas, do aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, e do aeroporto de Guararapes, em Recife, para grande parte dos nossos negócios. Dessa forma, uma interrupção relevante nas operações destes aeroportos pode nos afetar adversamente.

Nossos negócios são extremamente dependentes das operações em nossos três hubs nos aeroportos de Viracopos, Confins e Recife. Nossas rotas que operam por meio desses aeroportos respondem por parte significativa de nossas chegadas e decolagens diárias. Como qualquer outra companhia aérea, estamos sujeitos a atrasos causados por fatores fora do nosso controle e que pode afetar um ou mais de nossos hubs ou outros aeroportos em qualquer uma das regiões atendidas por nós. Em 2018, por exemplo, um acidente com uma aeronave da Latam causou o fechamento da pista no aeroporto de Confins, um dos nossos maiores hubs, por 21 horas, o que impactou negativamente nossas operações e nos forçou a reacomodar nossos passageiros para novos voos. Devido a essa concentração de capacidade geográfica, nós não estávamos preparados para reagir rápida e eficientemente como nossos competidores por conta dos cancelamentos, interrupções e perturbações nos serviços ou no abastecimento, em um ou mais de nossos hubs, o que poderia acarretar em um impacto adverso em nós. Além disso, a ANAC concedeu concessões para a operação do aeroporto de Viracopos e do aeroporto de Confins. Nós não temos controle sobre tais concessões e não podemos evitar como as atuais concessões, quaisquer futuras concessões ou a extinção de quaisquer concessões poderia afetar a continuidade das operações nesses aeroportos. Por exemplo, a Aeroportos Brasil, que detém a concessão para operar o aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de recuperação judicial em 2018, pois não cumpriu suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal, dentre outras obrigações previstas no contrato de concessão.

Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de recuperação judicial de 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.

Em 18 de fevereiro de 2020, o Juízo da recuperação judicial homologou o plano de recuperação judicial e, em 19 de março de 2020, Aeroportos Brasil apresentou requerimento à ANAC para relicitação do aeroporto de Viracopos, em cumprimento ao plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o Governo Federal publicou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando a relicitação do aeroporto de Viracopos. O Ministério da Infraestrutura deverá submeter ao conselho do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) a avaliação, no prazo de 90 dias, da possibilidade de transferência das dívidas adquiridas pela atual concessionária junto aos financiadores para o novo concessionário.

O governo brasileiro espera lançar o edital no final do ano e realizar o leilão durante o primeiro trimestre de 2022. Em abril 2021, o Grupo de Consultores em Aeroportos (GCA), um consórcio constituído por várias empresas privadas e potencial licitante no leilão, entrou com um estudo de

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

viabilidade junto ao governo brasileiro para uma nova licitação para a concessão do aeroporto de Viracopos. Um comitê de avaliação formada para rever o processo de leilão irá rever o estudo de viabilidade, que, se aprovado, será encaminhado à ANAC, prevendo-se a entrega dessa em junho de 2021.

Qualquer expansão em nossos negócios nos fará incorrer em custos adicionais e despesas e, em última instância, podemos vir a não obter sucesso na geração de lucro oriundo de quaisquer dos novos negócios, potencialmente nos afetando de forma adversa.

Pretendemos expandir nossos negócios por meio de produtos e serviços adicionais caso venhamos a acreditar que a referida expansão aumentará nossa lucratividade e influência no âmbito de nossos mercados de atuação. Como parte de nossa estratégia de crescimento, periodicamente adquirimos aeronaves adicionais, incluindo aeronaves distintas das que atualmente utilizamos ou que tenhamos utilizado no passado, bem como assumimos compromissos para fins de obtenção de aeronaves adicionais, pautados em nossas expectativas sobre o aumento de tráfego decorrente dos expressivos prazos necessários à encomenda e ao respectivo recebimento dos referidos ativos. Nós não podemos assegurar que seremos capazes de operar as novas aeronaves e manter nosso desempenho operacional histórico.

À medida que os mercados internacionais e domésticos se desenvolvem e expandem no Brasil, a nossa expansão também poderá incluir aquisições adicionais de negócios existentes relacionados ao serviço, hangar de aeronaves e outros ativos complementares à nossa atividade principal e adequados à nossa percepção de necessidade para competir com os demais concorrentes. Não há garantia de que nossos planos para expandir nossos negócios serão bem-sucedidos em vista de inúmeros fatores, incluindo a eventual necessidade de aprovações regulatórias, instalações ou direitos adicionais, funcionários e seguros.

As novas atividades poderão nos levar a incorrer em custos substanciais e despesas, incluindo despesas de capital, aumento do quadro de funcionários, treinamento, publicidade, custos de manutenção e de combustíveis, bem como custos relativos à supervisão da gestão de quaisquer das novas ou expandidas atividades. Nós também poderemos incorrer em significativos custos adicionais relativos à integração desses ativos e atividades aos nossos negócios já existentes, bem como em gastos acessórios para fins de integração e expansão de sistemas, modelagem financeira e desenvolvimento de preços, monitoramento de tráfego e outras ferramentas de gestão desenvolvidas para auxiliar na obtenção de lucratividade oriunda desses novos ativos e atividades.

Qualquer expansão em nossos negócios, mudanças na supervisão da gestão e demais custos relacionados poderão afetar negativamente nossos resultados e condição financeira até que nos tornemos capazes de gerar lucro dos novos negócios. Tendo em vista o cenário competitivo atual e esperado da indústria aeronáutica, em geral e no Brasil, incluindo outros fatores e condições de mercado, é possível que decorra um significativo período de tempo até a geração de lucros oriundos de nossas novas ou existentes atividades e de nossos negócios em geral e, em algumas circunstâncias, é possível que não venhamos a gerar lucro algum, o que nos afetará de forma

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

adversa em cada caso.

Podemos não ser capazes de aumentar nossas operações nos Estados Unidos e na Europa, e podemos ser afetados de forma adversa se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se deixarmos de cumprir com as normas regulatórias de aviação civil dos Estados Unidos e da Europa.

Não podemos garantir que leis e regulamentos das jurisdições para as quais voamos (incluindo, entre outros, regulamentos de imigração e segurança que afetam diretamente os passageiros) não serão alterados ou que novas leis que nos afetem adversamente não serão promulgadas, de modo que quaisquer dos referidos eventos podem nos afetar de forma adversa e afetar nossa capacidade de manter e expandir nossas operações internacionalmente.

Por exemplo, a *Federal Aviation Administration* audita regularmente as autoridades regulatórias de aviação de outros países. Como resultado de suas investigações, cada país recebe uma classificação na Avaliação de Segurança de Aviação Internacional, ou IASA. A classificação IASA do Brasil é atualmente “Categoria 1”, o que significa que o Brasil cumpre com as exigências de segurança da *International Civil Aviation Organization*. Isso nos permite continuar a prestação de serviços de nossas instalações no Brasil para os Estados Unidos normalmente e participar de acordos de *codeshare* (compartilhamento de voos) recíprocos com as transportadoras norte-americanas. No entanto, não podemos garantir que o Brasil continuará a atender aos padrões de segurança internacionais, e nós não temos controle direto sobre a sua conformidade com as instruções da IASA.

Se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se deixarmos de cumprir com as normas regulatórias de aviação civil dos Estados Unidos e da Europa, nossa capacidade de continuar ou aumentar serviços para os Estados Unidos e Europa pode ser limitada, o que pode nos afetar de forma adversa.

Nós utilizamos e dependemos de aeronaves fabricadas pela Embraer, ATR e Airbus, e podemos ser adversamente afetados em caso de intempetividades nas entregas das aeronaves, se as aeronaves fabricadas por tais companhias não estiverem disponíveis ou se estiverem sujeitas à manutenção constante ou, ainda, se a opinião pública for negativa a respeito de tais aeronaves.

À medida que aumentamos nossa frota, nossa dependência da Embraer, ATR e da Airbus também cresce. Em 31 de dezembro de 2020, nossa frota operacional de passageiros contava respectivamente com 60 Embraer E-Jets, 33 aeronaves ATR, 11 Airbus A330s, 45 aeronaves de nova geração da família Airbus A320neo. Adicionalmente, operamos 17 aeronaves de pequeno porte Cessna Caravan que acomodam 9 passageiros.

Riscos relativos à Embraer, ATR e Airbus incluem: (i) incapacidade de obter aeronaves Embraer, ATR ou Airbus, peças de aeronaves de reposição suficientes e serviços de suporte relacionado de forma tempestiva, devido à alta demanda ou outros fatores; (ii) a emissão pelos órgãos

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

reguladores de aviação de normas restringindo ou proibindo a utilização de aeronaves fabricadas pela Embraer, ATR e Airbus; (iii) opinião pública negativa a respeito de uma dessas empresas, em razão de falha ou de um acidente aéreo ou de outra publicidade negativa; ou (iv) atraso entre o momento em que percebemos a necessidade de aquisição de novas aeronaves e o tempo que levamos para conseguir novas aeronaves Embraer, ATR e Airbus ou de um outro fornecedor.

Nossa capacidade de receber essas novas aeronaves da Embraer, ATR e Airbus pode ser afetada por vários fatores, incluindo (i) a possibilidade de recusa no cumprimento ou limitação financeira operacional ou de outra espécie que impacte a capacidade da Embraer, ATR ou Airbus de cumprir as obrigações assumidas no âmbito dos contratos de fornecimento de aeronaves, (ii) a ocorrência de incêndio, greve ou outro evento que afete a capacidade da Embraer, ATR ou Airbus de cumprirem suas obrigações contratuais de forma completa e pontual; e (iii) a nossa incapacidade de obter financiamento para a compra de aeronaves ou qualquer recusa da Embraer, ATR ou Airbus para nos fornecer apoio financeiro. Também podemos ser afetados por qualquer falha ou incapacidade da Embraer, ATR, Airbus (ou outros fornecedores) de nos fornecer peças de reposição suficientes em tempo hábil, o que pode causar a suspensão de operações de determinadas aeronaves em razão de manutenção não programada ou não planejada. Qualquer suspensão dessas operações reduziria a receita de passageiros e afetaria negativamente nossa estratégia de crescimento.

A ocorrência de qualquer um desses fatores ou qualquer suspensão de operações poderia restringir nossa capacidade de utilizar aeronaves para gerar lucros, responder a altas demandas, ou limitar nossas operações e nos afetar adversamente.

Nossas operações podem ser materialmente afetadas em decorrência de manutenções programadas ou não de nossas aeronaves, assim como da nossa inabilidade de obter peças em tempo hábil.

Em 31 de dezembro de 2020, a idade média da nossa frota de aeronaves era de 8,3 anos respectivamente. Excluindo 17 aeronaves Cessna, a idade média em 31 de dezembro de 2020 era de 6,9 anos. 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 com manutenção programada e não programada aumentarão em face de nossas receitas no futuro. Qualquer aumento significativo dessas despesas causaria um efeito adverso relevante sobre nós, em especial sobre nosso resultado financeiro.

Nosso negócio seria significativamente prejudicado por paradas não planejadas ou suspensões de operações associadas à manutenção planejada ou não planejada devido a problemas mecânicos. Por exemplo, caso um defeito de design ou problema mecânico nas aeronaves Embraer E-Jets, ATRs ou Airbus fosse constatado, nossas aeronaves precisariam ficar estacionadas enquanto esse defeito ou problema mecânico fosse corrigido. Ainda, podemos não ter sucesso na obtenção de todas as aeronaves, peças ou mão de obra a tempo. Isso pode levar à suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves em razão de manutenções planejadas

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

ou não planejadas, potencialmente por um prolongado período de tempo, enquanto nós tentamos obter as peças e resolver o defeito ou problema mecânico, o que pode nos afetar negativamente.

Adicionalmente, é importante ressaltar que a General Electric é a única fabricante e fornecedora dos motores CF34 de nossos Embraer E-Jets da primeira geração e, em conjunto com a Safran, por meio da CFM International, dos motores LEAP das nossas aeronaves da família Airbus A320neo. A Pratt & Whitney é o único fabricante e fornecedor dos motores PW 127M de nossas aeronaves ATR 72 e dos motores de nossas aeronaves Embraer E2s e a Rolls Royce é a única fabricante e fornecedora dos motores Trent 700 e Trent 7000 de nossas aeronaves Airbus A330. Os custos de manutenção são pagos em dólares, estando, portanto, sujeitos a variações cambiais. Também terceirizamos a manutenção de todos os motores da nossa frota de Embraer E-Jets da primeira geração e da família Airbus A320neo para a General Electric, da nossa frota de ATRs e de Embraer E2s para a Pratt & Whitney e da nossa frota de A330 para a Rolls Royce. Caso a General Electric, a Rolls Royce ou a Pratt & Whitney não sejam capazes de cumprir suas obrigações contratuais ou caso não sejamos capazes de adquirir motores de outros fornecedores, conforme aplicável, em termos aceitáveis, poderemos perder os benefícios obtidos dos contratos vigentes com a General Electric, a Rolls Royce e a Pratt & Whitney, incorrer em custos substanciais na busca e na alteração de fornecedores ou sofrer com a paralisação das operações de certas aeronaves devido à necessidade de manutenção imprevista enquanto tais obrigações contratuais não forem cumpridas.

Nós podemos ser adversamente afetados se o programa de fidelidade TudoAzul perder parceiros comerciais ou se esses parceiros comerciais alterarem suas políticas com relação à concessão de benefícios a seus clientes.

O TudoAzul confia nos seus quatro maiores parceiros comerciais para a maioria significativa de seu faturamento bruto. Nós não temos controle ou influência sobre os parceiros comerciais do TudoAzul, os quais podem encerrar seu relacionamento com o TudoAzul ou alterar suas políticas comerciais a respeito de acúmulo, transferência ou resgate de pontos, assim como escolher desenvolver ou oferecer a seus clientes suas próprias plataformas para troca de pontos por prêmios, incluindo passagens aéreas emitidas por outras companhias aéreas. A perda de um parceiro comercial relevante do TudoAzul ou alterações nas políticas dos parceiros comerciais do TudoAzul podem (i) deixar o TudoAzul menos atrativo ou eficiente aos clientes de nossos parceiros comerciais, e (ii) aumentar a concorrência de outros programas com o TudoAzul, reduzindo, assim, nossas vendas brutas e demanda por pontos, fatores que podem nos impactar de forma negativa. Se não considerarmos satisfatório substituir parceiros comerciais, ou não conseguirmos novos parceiros, no caso de perda de um ou mais parceiros comerciais significantes do TudoAzul, ou se não nos adaptarmos satisfatoriamente às alterações das políticas dos parceiros comerciais do TudoAzul, nossas operações e nosso resultado podem ser adversamente afetados.

Se os resgates reais por membros do TudoAzul forem maiores do que o esperado, ou se os custos relacionados ao resgate dos prêmios aumentar, nós podemos ser adversamente afetados.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

A maior parte das receitas do TudoAzul é proveniente da venda de pontos do TudoAzul para parceiros comerciais. O processo de ganhos não é concluído, no entanto, no momento em que pontos são vendidos, visto que incorremos na maior parte dos nossos custos relacionados ao TudoAzul mediante o real resgate de pontos pelos membros do TudoAzul. Com base em dados históricos, o período estimado entre a emissão de um ponto do TudoAzul e seu resgate é atualmente de nove meses; no entanto, não podemos controlar o momento do resgate dos pontos ou a quantidade de pontos por fim resgatada. Como não incorremos em custos relacionados com o reembolso de pontos que não são resgatados, a nossa rentabilidade depende em parte do número de pontos TudoAzul acumulados não resgatados pelos nossos membros da TudoAzul, ou "breakage". Experimentamos quebras quando os pontos TudoAzul não são resgatados por uma série de razões

Nossa estimativa de *breakage* é baseada em tendências históricas. À medida em que o TudoAzul venha a expandir sua rede de parceiros comerciais e disponibilize maior variedade de opções de resgate para os membros do TudoAzul, a tendência é que o *breakage* diminua com relação aos valores históricos. Procuramos compensar a redução antecipada de rupturas por meio de nossa política de preços para os pontos vendidos. Se não conseguirmos precificar adequadamente nossos pontos ou os resgates reais excederem nossas expectativas, a lucratividade do TudoAzul e, conseqüentemente, nossa própria lucratividade, podem ser adversamente afetadas. Além disso, se os resgates reais excederem nossas expectativas, podemos não ter caixa suficiente em caixa para cobrir todos os custos reais de resgate, o que poderia nos afetar adversamente de maneira significativa.

Dependemos da capacidade de nossa alta administração; a perda de qualquer membro da nossa administração, incluindo o presidente do nosso Conselho de Administração ou nossos principais executivos, pode afetar negativamente o nosso negócio.

Nosso negócio depende dos esforços e habilidades pessoais de nossa administração, incluindo o Presidente do nosso Conselho de Administração, que tem desempenhado um papel importante na formação da nossa cultura corporativa, bem como dos esforços e habilidades pessoais dos nossos executivos-chave. Nosso sucesso futuro depende em grande parte da continuidade dos serviços prestados pela nossa administração, cujos membros são essenciais ao desenvolvimento e execução de nossas estratégias de negócios. Não há garantias de que as remunerações oferecidas e os acordos de não competitividade que oferecemos serão suficientemente amplos ou eficazes para impedir que nossos administradores renunciem a cargos para se juntar ou criar uma empresa concorrente, ou que os acordos de não concorrência seriam mantidos em um tribunal de justiça. Caso o Presidente do nosso Conselho de Administração ou outros membros essenciais da nossa administração deixem de trabalhar conosco, podemos ter dificuldade para encontrar substitutos à altura, o que pode causar um efeito adverso relevante sobre nossos negócios e resultados operacionais.

Podemos não ser capazes de manter nossa cultura e de reter e / ou contratar pessoal qualificado à medida que nosso negócio cresce, como pilotos, o que poderia ter um

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

impacto adverso sobre nós.

Ainda, acreditamos que nosso potencial de crescimento e a manutenção dos nossos resultados e da cultura corporativa voltada ao cliente estão diretamente relacionados à nossa capacidade de atrair e reter os melhores profissionais disponíveis no setor aéreo brasileiro. Na medida em que crescemos e expandimos nossas operações, podemos não ser capazes de identificar, contratar ou manter o número suficiente de pessoas que preencham nossos critérios, ou podemos ter problemas para manter nossa cultura corporativa. Adicionalmente, o setor aéreo passa periodicamente por escassez de mão-de-obra qualificada, especialmente de pilotos. Competimos com todas as outras empresas aéreas, tanto no Brasil quanto no exterior, por esses profissionais altamente qualificados. Podemos precisar aumentar salários e benefícios para atrair e manter pessoal qualificado. Caso contrário, estaremos sujeitos a riscos consideráveis de rotatividade de funcionários. Consideramos nossa cultura corporativa como primordial ao nosso plano de negócios, e a incapacidade de mantermos essa cultura poderá ter um impacto adverso relevante sobre nós e sobre nossos resultados.

Dependemos significativamente de sistemas automatizados e qualquer falha nesses sistemas pode prejudicar nosso negócio, nossa situação financeira, nossos resultados operacionais, nosso fluxo de caixa e nossas projeções financeiras.

Dependemos de sistemas automatizados para operar nossos negócios, incluindo nosso sistema de vendas, sistema de reserva de assentos, sistema de gerenciamento de frota e malha, bem como nossos sistemas de telecomunicações e *website*. Danos significativos ou repetidos aos nossos sistemas automatizados podem impedir o acesso de nossos passageiros e agências de viagens aos nossos produtos e serviços, o que pode levá-los a desistir de comprar passagens ou comprar passagens de outras empresas aéreas, afetando adversamente nossa receita líquida. Nosso site e sistema de venda de passagens devem acomodar um alto volume de tráfego e fornecer informações importantes sobre voos, e o aumento dos acordos de trabalho em casa desde o início da pandemia COVID-19 tem o potencial de aumentar os riscos de segurança cibernética. Falhas substanciais ou repetidas no *website*, sistemas de vendas de passagem, programação ou telecomunicação podem reduzir a atratividade de nossos serviços e podem fazer com que nossos clientes comprem passagens de outras empresas aéreas. Qualquer interrupção nesses sistemas ou na sua infraestrutura subjacente pode resultar na perda de dados importantes, aumento de nossas despesas, e nos prejudicar de modo geral.

Estas interrupções podem incluir, dentre outras, a ação de hackers, vírus de computador, software corrompido ou outras atividades mal-intencionadas. Em particular, os ataques cibernéticos malsucedidos e bem-sucedidos contra empresas aumentaram em frequência, escopo e dano potencial nos últimos anos. Os custos associados a um grande ataque cibernético podem incluir incentivos caros oferecidos aos clientes existentes para reter seus negócios, maiores gastos com medidas de segurança cibernética, receitas perdidas com a interrupção dos negócios, litígios e danos à nossa reputação. Além disso, se não formos capazes de evitar o furto de informações valiosas, bem como de proteger a privacidade dos clientes e dados confidenciais de funcionários contra violações de rede ou de segurança de tecnologia da informação, a nossa

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

reputação pode ser prejudicada, afetando negativamente a confiança dos investidores e clientes. Também podemos implementar determinadas alterações a nossos sistemas que podem resultar em interrupções, redução de vendas, má gestão de frota e malha, além de estarmos sujeitos a interrupções de telecomunicações, sendo que todos esses fatores afetariam de forma negativa a nossa atividade e nosso resultado operacional. Ademais, o comprometimento de nossos sistemas de tecnologia que resulte na perda, divulgação, apropriação indevida de, ou acesso a informações de clientes, funcionários ou parceiros comerciais poderia resultar em reivindicações ou processos judiciais, responsabilidade ou multas regulatórias de acordo com as leis de proteção de privacidade de informações pessoais ou a interrupção de nossas operações. Quaisquer dessas ocorrências podem resultar em um efeito adverso substancial para nós e afetar nossa atividade e nosso resultado operacionais.

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 nós compramos em certos Estados é subsidiado por meio de incentivos fiscais concedidos por esses Estados.

Dependendo do tipo de acordo, as autoridades governamentais podem revogar, suspender ou deixar de renovar esses incentivos fiscais a qualquer momento, inclusive se não formos capazes de cumprir nossas obrigações nos termos dos acordos de incentivos fiscais firmados com os Estados.

Para garantir a continuidade desses incentivos, nós devemos cumprir uma série de exigências fiscais, trabalhistas e sociais e de proteção e controle do meio ambiente que podem vir a ser questionadas, inclusive judicialmente por terceiros como, por exemplo, o Ministério Público Federal, outros Estados brasileiros, ou até outras autoridades públicas.

Ademais, atualmente existem no congresso brasileiro propostas para a implementação de uma reforma tributária. Entre as propostas em discussão, existe a possibilidade de uma mudança completa no sistema de tributação em consumo, que extinguiria três tributos federais – IPI, PIS e COFINS, o ICMS, que é estadual, e o ISS, municipal, para a criação de um único Imposto sobre Operações com Bens e Serviços (IBS) que incidiria sobre o consumo. Nós não podemos assegurar que não haverá mudanças na legislação e na regulamentação aplicáveis aos incentivos fiscais dos quais usufruímos, ou que estes serão efetivamente mantidos nas condições até o final de seus prazos de vigência ou que seremos capazes de renovar os incentivos fiscais em condições favoráveis depois de expirados seus prazos atuais.

Nós também não podemos assegurar que novos incentivos fiscais serão criados depois de encerrado o prazo de vigência dos incentivos fiscais dos quais usufruímos e que, caso sejam criados, seremos contemplados por eles, ou que seus termos e condições sejam equivalentes, ou mais favoráveis, aos termos e condições dos benefícios fiscais que se encontram atualmente em vigor. Caso os incentivos fiscais sejam alterados ou expirem e nós não sejamos capazes de

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

renová-los, ou novos incentivos fiscais não sejam criados após a expiração daqueles em vigor, ou os termos e condições de quaisquer novos incentivos não nos sejam tão benéficos em comparação aos que estão atualmente em vigor, nós seremos igualmente afetados de maneira relevante e adversa.

Além disso, certos acordos de incentivos fiscais exigem a aprovação do CONFAZ, o Conselho Nacional de Política Fiscal, que ainda não foi obtido e poderia, portanto, ser cancelado pelo Supremo Tribunal Federal a qualquer momento. No que se refere aos benefícios fiscais concedidos após a alteração da Lei Complementar 160/2017, a ser concedida futuramente, não sem a devida deliberação e aprovação do CONFAZ, ressaltamos que sua constitucionalidade pode ser questionada a qualquer tempo pelos Estados, podendo ser revogada pelo Supremo Tribunal Federal. Se algum desses incentivos fiscais for cancelado, revogado, suspenso ou não renovado, os preços que pagamos pelo combustível de aviação aumentariam ou podemos reduzir nosso número de voos, o que pode causar um impacto significativo em nossos resultados e nos afetar adversamente.

No que se refere à “Guerra Fiscal entre os Estados”, foi publicada a Lei Complementar 160/2017 (“LC 160/2017”) e o Convênio CONFAZ ICMS nº 190/2017, que objetivam a convalidação dos benefícios fiscais concedidos pelos Estados, eliminando eventuais riscos de declaração de inconstitucionalidade dos benefícios fiscais já concedidos, porém reduzindo a possibilidade de criação de novos benefícios, bem como estabelecem prazo máximo de duração aos incentivos já concedidos, que varia a depender do setor de atuação.

Qualquer violação ou alegada violação das leis anticorrupção, anti-suborno e lavagem de dinheiro 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 tomarão medidas que violem nossas políticas anticorrupção, anti-suborno e lavagem de dinheiro, pelas quais podemos ser em última análise, considerado responsável. Estamos sujeitos à Lei de Práticas de Corrupção no Exterior dos Estados Unidos de 1977, ou FCPA, em virtude de nossas ações serem listadas e negociadas nos Estados Unidos, enquanto no passado, nossa exposição era menos significativa devido à nossa relação limitada com os Estados Unidos. Se não cumprirmos as leis anticorrupção, as leis de lavagem de dinheiro e outras leis que regem a conduta de negócios com entidades governamentais, incluindo a FCPA e outras leis locais e dos Estados Unidos, podemos estar sujeitos a penalidades civis e criminais e outras medidas corretivas, que podem prejudicar nossa marca e reputação e ter um impacto material adverso em nossos negócios, condição financeira, resultados operacionais e perspectivas. Qualquer investigação de quaisquer alegadas violações reais de tais leis também pode nos afetar adversamente, incluindo nossa marca e reputação. A probabilidade de tais riscos serem realizados pode aumentar, pois não temos políticas consolidadas para identificar e monitorar pessoas politicamente expostas, nem para *due diligence* com terceiros.

As exigências impostas às companhias registradas na SEC e na CVM podem comprometer

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

nossos recursos, desviar a atenção de nossa administração e afetar nossa capacidade de atrair e reter membros qualificados do Conselho de Administração.

Como uma companhia aberta, incorremos em despesas relevantes, tais como àqueles referentes a honorários de advogados, contadores e outras despesas que não incorríamos quando desenvolvíamos nossas atividades como uma companhia fechada, incluindo custos associados às exigências de divulgação de informações por companhias abertas. Também incorremos e incorreremos no futuro em custos associados ao *Sarbanes-Oxley Act* de 2002 e normas emitidas pela SEC. As despesas incorridas por companhias abertas, em geral associadas à elaboração de relatórios e a questões de governança corporativa, têm aumentado. Nossa previsão é de que essas regras e regulamentos aumentem nossos custos de *compliance legal* e financeiro e resultem em medidas mais demoradas e caras, sendo que neste momento não temos capacidade de estimar esses custos com qualquer grau de certeza. Essas leis e regulamentos também podem tornar mais difícil ou onerosa a obtenção de determinados tipos de seguro, incluindo o seguro de responsabilidade civil para diretores e conselheiros, o que pode nos obrigar a aceitar apólices com limites reduzidos de cobertura ou a incorrer em custos substancialmente maiores para obter cobertura igual ou semelhante às existentes enquanto desenvolvíamos nossas atividades como uma companhia fechada. Essas leis e regulamentos podem também tornar mais difícil para a Companhia atrair e reter pessoal qualificado para atuar em seu Conselho de Administração e nos comitês do Conselho de Administração ou como diretores, podendo também desviar a atenção de nossa administração dos demais assuntos. Além disso, caso não sejamos capazes de satisfazer nossas obrigações de companhia aberta, podemos estar sujeitos ao cancelamento do registro de negociação de nossas ações, multas, sanções e outras medidas regulatórias, bem como a potenciais litígios de natureza cível, o que poderia afetar nossos negócios e nosso resultado operacional.

Se os analistas de valores mobiliários ou da indústria não publicarem uma pesquisa ou relatórios sobre nossos negócios, ou publicarem relatórios negativos sobre nossos negócios, o preço de mercado e volume de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, podem cair.

O mercado de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, depende em parte de pesquisas e relatórios que os analistas de valores mobiliários ou da indústria publicam sobre nós ou nossos negócios. Se um ou mais analistas que verificam a nossa situação diminuirmos a classificação de nossas ações ou publicarem pesquisas imprecisas ou desfavoráveis sobre nossos negócios, o preço de nossas ações provavelmente diminuirá. Se um ou mais desses analistas deixar de cobrir nossa empresa ou deixar de publicar relatórios sobre nós de forma regular, a demanda por nossas ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs, pode diminuir, podendo causar a diminuição do preço de mercado e volume de negociação de nossas ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs.

Decisões desfavoráveis em processos judiciais ou administrativos poderão nos afetar de forma adversa.

Nós e nossas controladas somos partes em diversos processos nas esferas judicial e

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

administrativa, incluindo ações indenizatórias, trabalhistas, previdenciárias, fiscais, cíveis, regulatórias e ambientais. Não há como garantir que tais processos serão julgados favoravelmente a nós e/ou às nossas controladas, ou, ainda, que os valores provisionados sejam suficientes para a cobertura dos valores decorrentes de eventuais condenações. Decisões contrárias aos nossos interesses e/ou de nossas controladas que eventualmente alcancem valores substanciais de pagamento, que afetem a nossa imagem e/ou de nossas controladas ou impeçam a realização dos nossos negócios conforme inicialmente planejados poderão causar um efeito relevante adverso em nossos negócios e/ou de nossas controladas, na nossa condição financeira e nos nossos resultados operacionais. Mais informações sobre processos judiciais ou administrativos relevantes podem ser obtidas nos itens 4.3 e seguintes deste Formulário de Referência.

Nós estamos sujeitos a fiscalizações pelas autoridades fiscais nas esferas federal, estadual e municipal.

Como resultado de tais fiscalizações, as nossas posições fiscais podem ser questionadas pelas autoridades fiscais. Não podemos garantir que os provisionamentos para tais processos serão corretos, que não haverá identificação de exposição fiscal adicional, e que não será necessária constituição de reservas fiscais adicionais para qualquer exposição fiscal. Qualquer aumento no montante da tributação como resultado das contestações às nossas posições fiscais pode afetar adversamente os nossos negócios, os nossos resultados operacionais e a nossa condição financeira.

As autoridades fiscais brasileiras intensificaram, recentemente, o número de fiscalizações. Existem diversas questões fiscais objeto de preocupação das autoridades brasileiras e com relação às quais as autoridades brasileiras regularmente fiscalizam as empresas, incluindo controle de estoque, despesas de amortização de ágio, reestruturação societária e planejamento tributário, entre outros. Quaisquer processos judiciais e administrativos relacionados a assuntos fiscais perante os tribunais, incluindo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF e tribunais administrativos estaduais e municipais, pode nos afetar negativamente.

b. a seu controlador, direto ou indireto, ou grupo de controle

Riscos relacionados ao nosso controlador, direto ou indireto, ou grupo de controle já foram tratados nos itens anteriores.

c. a seus acionistas

Riscos relacionados ao nosso controlador, direto ou indireto, ou grupo de controle já foram tratados nos itens anteriores.

d. a suas controladas e coligadas

Riscos relacionados às nossas controladas e coligadas já foram tratados nos itens anteriores.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

e. a seus fornecedores

Oscilações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, cuja distribuição é feita basicamente por um número limitado de fornecedores, poderiam prejudicar nosso negócio.

Historicamente, os preços de combustível internacionais e nacionais estão sujeitos a oscilações devido a questões geopolíticas, tanto na oferta quanto na demanda. Os custos de combustível, que por vezes, como em 2007 e 2008, estiveram em níveis historicamente altos, constituem parcela significativa de nossas despesas operacionais totais (composto por nossos custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas), respondendo por 21,1% no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, 24,4% no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 33,6% no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. A disponibilidade de combustível também está sujeita a períodos de escassez e de oferta excedente no mercado, sendo também afetada pela demanda de produtos derivados de petróleo, como a gasolina e outros combustíveis diversos. Eventos resultantes de prolongada instabilidade no Oriente Médio ou outras regiões produtoras de petróleo, ou a suspensão da produção por algum produtor relevante, podem resultar em aumentos substanciais dos preços e/ou tornar difícil a obtenção de suprimentos adequados, afetando adversamente nossa rentabilidade. Desastres naturais ou outros eventos inesperados que levam à falta de energia em regiões que normalmente consomem quantidades significativas de outras fontes de energia poderão causar um efeito semelhante. Os preços e a disponibilidade futura de combustível não podem ser previstos e aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem prejudicar nossos resultados. Nossas operações de *hedge* poderão não ser suficientes para nos proteger de aumentos nos preços do combustível, e podemos não ser capazes de ajustar nossas tarifas de forma suficiente para nos proteger de aumentos nos preços dos combustíveis.

Nós compramos combustível de diversos distribuidores do Brasil, principalmente da BR Distribuidora, uma subsidiária da Petrobras, Air BP Brasil Ltda. e Raízen Combustíveis Ltda., com as quais temos contratos de exclusividade para a compra de todo o combustível necessário para nossas aeronaves em determinadas localizações. Em 31 de dezembro de 2020, 61.6% do nosso combustível foi fornecido pela BR Distribuidora, que tem o direito de rescindir os contratos de fornecimento celebrados conosco por diversas razões, incluindo entre elas (i) o descumprimento de qualquer obrigação contratual; (ii) o não pagamento de faturas até 60 dias após o seu vencimento; e (iii) na hipótese da nossa liquidação judicial ou extrajudicial. Além disso, pode não ser possível para a BR Distribuidora garantir o fornecimento de combustível por diversas razões, tais como dificuldades nas atividades de produção, importação, refino ou distribuição. Caso não seja possível obtermos combustível de outros fornecedores em condições similares, nosso negócio poderá ser afetado adversamente. Igualmente, caso nossos contratos sejam rescindidos, nós poderemos ser obrigados a pagar preços mais altos, o que nos afetaria adversamente.

Dependemos de acordos com terceiros para fornecer aos nossos clientes e a nós instalações e serviços que são essenciais para o nosso negócio e a rescisão ou não

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

cumprimento desses acordos pode nos afetar.

Firmamos contratos com terceiros para o fornecimento de certos recursos e serviços necessários às nossas operações, tais como: manutenção de aeronaves, serviços de apoio em solo, manuseio de bagagens e serviços de televisão e internet para todos os nossos voos. Todos estes contratos estão sujeitos à rescisão mediante aviso prévio. Caso tais contratos terminem ou sejam rescindidos e não consigamos renová-los ou negociar novos contratos com outros fornecedores em termos e condições comparáveis ou até mesmo de firmar novos contratos de forma geral, nossos negócios e resultados operacionais poderão sofrer efeitos adversos relevantes. Além disso, nossa dependência em relação a terceiros para a prestação em nosso nome de determinados serviços nos proporciona um menor controle sobre custos, eficiência, pontualidade e qualidade dos serviços. Quaisquer desses terceiros pode deixar de cumprir seus comprometerimentos de prestação de serviço, pode sofrer interrupções em seus sistemas que poderiam impactar o cumprimento de suas obrigações, ou os contratos com esses terceiros podem ser rescindidos. A omissão por qualquer contratado terceiro em prestar adequadamente seus serviços, ou outras interrupções de serviços, pode nos afetar adversamente, incluindo reduzir nossas receitas e aumentar nossas despesas, ou nos impedir de operar nossos voos ou prestar outros serviços aos nossos clientes. Além disso, nós, e a nossa reputação, podem ser adversa e substancialmente afetados se nossos clientes acreditarem que nossos serviços ou instalações não são confiáveis ou satisfatórios.

Confiamos em companhias aéreas parceiras para codeshare e acordos de marketing de fidelidade, e a perda de um parceiro comercial significativa devido à falência, incorporação ou por outro motivo poderia nos afetar de forma adversa.

Nós somos parte de acordos de *codeshare* (compartilhamento de voos) com empresas aéreas internacionais, tais como a United, TAP e a JetBlue, entre outros. Esses acordos estabelecem que determinados segmentos de voos operados por nós sejam considerados como voos da United, TAP ou da JetBlue, conforme o caso, e que determinados voos da United, TAP ou da JetBlue, conforme o caso, sejam considerados como voos da Azul para finalidades de vendas. Além disso, esses acordos determinam que os membros do TudoAzul podem ganhar pontos ou resgatar pontos para voos da United ou da TAP, conforme for o caso, e vice-versa. Nós recebemos receita de voos vendidos sob acordos de *codeshare*. Ademais, acreditamos que esses acordos de viajante frequente são uma parte importante do nosso programa TudoAzul. A perda de um parceiro comercial significativo devido à falência, incorporação ou outro motivo poderia nos afetar de forma adversa. Nós também podemos ser adversamente afetados pelos atos de um de nossos parceiros comerciais relevantes, como, por exemplo, no caso de não cumprimento das obrigações substanciais de um parceiro ou a má conduta desse parceiro, o que poderia potencialmente resultar em responsabilidades, ou prestação de serviços de forma insatisfatória por um de nossos parceiros, o que poderia danificar a nossa marca e nos afetar de forma adversa.

f. a seus clientes

Riscos relacionados aos nossos clientes já foram tratados nos itens anteriores.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

g. aos setores da economia nos quais o emissor atue

O setor aeronáutico é particularmente sensível a mudanças nas condições econômicas e, caso estas sejam negativas, tanto nossos resultados operacionais quanto capacidade de obter financiamentos provavelmente sofrerão impactos negativos.

Nossas operações e o setor aeronáutico em geral são particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas. Condições econômicas gerais desfavoráveis, tais como: altas taxas de desemprego, mercado de crédito restrito, redução da renda da população e aumento dos custos operacionais podem reduzir os gastos com viagens tanto de lazer quanto de negócios. As condições econômicas desfavoráveis também podem impactar nossa capacidade de aumentar tarifas para agir frente aos aumentos no combustível, despesas com funcionários e outras despesas. Especificamente, a recente recessão na economia brasileira, os impactos econômicos negativos provocados na economia global e a instabilidade política afetaram adversamente as indústrias, com queda significativa na demanda por passagens aéreas. Além das reduções nos fatores de carga, a redução dos gastos com viagens de negócios também afeta a qualidade da demanda, o que resulta na nossa incapacidade de vender diversas passagens com alto rendimento.

Adicionalmente, qualquer mudança material nos mercados financeiros globais ou na economia brasileira, provocada por quaisquer fatores, incluindo em razão de pandemias e/ou outros surtos regionais ou internacionais, pode dificultar tanto nosso acesso a novos financiamentos em termos aceitáveis, quanto a emissão de valores mobiliários em condições favoráveis.

Um ambiente econômico desfavorável nos afetaria de forma negativa. Além disso, a instabilidade dos mercados financeiro, de crédito e de capitais pode aumentar nossos custos de financiamento, impactando negativamente os nossos resultados operacionais e a nossa situação financeira, com efeitos em nosso crescimento e planos de investimento. Nós geralmente financiamos nossas aeronaves por meio de arrendamentos operacionais e financeiros e dívida. É possível que não consigamos mais obter financiamentos com termos atrativos para nós ou de qualquer modo. Na medida em que nós não conseguimos obter esses financiamentos com termos aceitáveis, nós podemos ser obrigados a modificar nossos planos de aquisição de aeronave ou a incorrer em custos de financiamento mais altos do que os previstos, o que nos afetaria de forma adversa e afetaria nossa estratégia de crescimento. Tais fatores podem afetar negativamente nossa capacidade de obter financiamentos em termos aceitáveis, bem como nossa liquidez de modo geral.

Em razão de a indústria aérea caracterizar-se por ter custos fixos significativos e receitas relativamente elásticas, companhias aéreas não conseguem reduzir suas despesas para responder a deficiências nas receitas esperadas, e o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

A indústria aérea caracteriza-se por margens brutas de lucro baixas; temos custos fixos significativos, relacionados principalmente ao arrendamento e à propriedade de aeronaves, manutenção de sede e pessoal, custos de licenças de sistemas de tecnologia da informação, treinamento e despesas com seguros, além de receitas que geralmente apresentam, de forma substancial, maiores variações do que os custos. Os custos operacionais de cada voo não variam significativamente devido à quantidade de passageiros para o voo e, portanto, uma alteração relativamente pequena na quantidade de passageiros, preço da tarifa ou tráfego pode ter um efeito significativo nos resultados operacionais e financeiros.

Esperamos incorrer em despesas adicionais fixas e maior endividamento contratual à medida que arrendarmos ou adquirirmos novas aeronaves e outros equipamentos para implementar nossa estratégia de crescimento ou outras finalidades.

Em função de nossas despesas fixas, podemos: (i) ter uma capacidade limitada de obter financiamento adicional; (ii) ser obrigados a destinar uma parte significativa do nosso fluxo de caixa para o custeio de despesas fixas decorrentes de contratos de arrendamentos e para o pagamento antecipado para aquisição de aeronaves; (iii) incorrer em maiores juros ou despesas de arrendamentos no caso de aumento das taxas de juros; e/ou (iv) ter menos margem de manobra para planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios, no setor da aviação civil em geral e nas condições macroeconômicas globais. Além disso, a volatilidade nos mercados financeiros globais, provocada por quaisquer fatores, incluindo em razão de pandemias e/ou outros surtos regionais ou internacionais, pode dificultar a obtenção de financiamento para nossas despesas fixas em termos favoráveis ou a obtenção de qualquer tipo de financiamento.

Como resultado do acima exposto, nós podemos não conseguir ajustar rapidamente nossos custos fixos como resposta a alterações em nossas receitas. Um déficit com relação aos níveis de receita esperados pode ter um efeito adverso substancial para nós.

Consolidação adicional na estrutura do setor aéreo brasileiro e global poderá nos afetar adversamente.

Em razão da competitividade existente no setor, é possível que haja uma consolidação adicional no setor aéreo brasileiro e mundial, seja por meio de aquisições, “*joint ventures*”, parcerias ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos da consolidação no setor. Nossos concorrentes podem aumentar sua escala, diversidade e solidez financeira, garantindo-lhes vantagens competitivas sobre nós, o que afetaria adversamente nosso negócio e nossos resultados operacionais. Consolidações no setor aéreo e mudanças em alianças internacionais podem afetar o cenário concorrencial do setor e resultar na formação de empresas aéreas e alianças com maiores recursos financeiros, malhas aéreas globais mais extensas e estrutura de custos mais reduzida.

Regularmente analisamos e discutimos nossa posição estratégica, incluindo o aprimoramento de nossas alianças, contratos *codeshare*, investimentos, aquisições, acordos *interline* e programas de fidelidade, e podemos ter discussões com outras companhias aéreas sobre disposições

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

similares futuramente. Na medida em que agirmos como consolidadores, nós podemos não ser capazes de integrar com êxito os negócios e as operações das companhias adquiridas, aprovações governamentais podem sofrer atrasos, custos de integração e renovação de frota podem ser maiores do que os previstos, sinergias podem não atender nossas expectativas, nossos custos podem aumentar e nossa eficiência operacional pode ser reduzida, sendo que todos esses fatores nos afetariam de forma adversa. Caso não atuemos ativamente nesses processos de consolidação, nossos concorrentes podem aumentar sua escala, diversidade e solidez financeira, garantindo-lhes uma vantagem competitiva em relação a nós, o que afetaria adversamente nosso negócio e resultados operacionais, incluindo nossa capacidade de realizar benefícios esperados pelas nossas próprias parcerias estratégicas.

Nossa reputação e a cotação das nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, podem ser prejudicados por eventos fora de nosso controle.

Acidentes ou incidentes envolvendo nossas aeronaves podem acarretar reivindicações significativas por parte das pessoas prejudicadas, passageiros ou terceiros, além de custos relevantes de reparo ou substituição de aeronaves danificadas, perdas com a paralisação temporária ou permanente das operações e com a queda do fluxo de passageiros após estes eventos. Somos obrigados pela ANAC e pelos arrendadores, nos termos dos nossos contratos de arrendamento, a contratar seguros de responsabilidade civil. O valor de tal cobertura pode não ser adequado e podemos ser obrigados a arcar com prejuízos substanciais caso ocorra algum acidente. Reivindicações substanciais resultantes de acidentes em valores superiores aos das coberturas de nossos seguros prejudicariam nossos negócios e resultados financeiros. Além disso, qualquer acidente ou incidente envolvendo nossa aeronave, mesmo se totalmente segurado, ou a aeronave de qualquer grande companhia aérea pode causar percepções públicas negativas sobre nós, nossas aeronaves ou o sistema de transporte aéreo, devido a preocupações de segurança ou outros problemas, sejam reais ou percebidos, o que prejudicaria nossa reputação, resultados financeiros e o preço de mercado de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADSs.

Podemos também ser afetados por outros eventos que influenciem o comportamento de viagens, tais como epidemias ou atos de terrorismo. Esses eventos fogem do nosso controle e podem nos afetar mesmo ocorrendo em mercados que não operamos e/ou em relação a outras empresas aéreas. Quaisquer ataques ou ameaças de ataques terroristas futuros, que envolvam ou não uma aeronave comercial, qualquer aumento nas hostilidades a respeito de represálias a organizações terroristas, incluindo uma ordem de envolvimento militar no Oriente Médio, ou de outro modo, e qualquer impacto econômico relacionado, poderia resultar na redução do tráfego de passageiros e nos afetar de forma substancial e adversa.

A demanda por viagens aéreas pode ser afetada adversamente por eventos fora de nosso controle, como condições climáticas adversas e desastres naturais, ataques terroristas, guerra ou instabilidade política e social. Epidemias e surtos, como os recentes, como a pandemia 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 pode resultar

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

em quarentenas de nosso pessoal ou na incapacidade 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 ADSs. O surto de doenças como a COVID-19 pode resultar em reduções significativas no tráfego de passageiros e na imposição de restrições governamentais ao serviço, e pode ter um impacto adverso significativo no setor de aviação civil. 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 disseminação atual de COVID-19 e outros desenvolvimentos adversos à saúde pública podem ter um efeito prolongado sobre a demanda de viagens aéreas e quaisquer efeitos prolongados ou generalizados podem impactar significativamente nossas operações.

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 em que 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 material adverso sobre nós.

Problemas técnicos e operacionais na infraestrutura da aviação civil brasileira, incluindo nos sistemas de controle de tráfego aéreo, espaço aéreo e infraestrutura aeroportuária, podem causar um efeito adverso relevante em nossa estratégia e, conseqüentemente, em nosso negócio.

Somos dependentes de melhorias na coordenação e desenvolvimento do controle do espaço aéreo brasileiro e da infraestrutura aeroportuária que, em razão do grande crescimento da aviação civil no Brasil nos últimos anos, demandaram melhorias e investimentos substanciais por parte do governo. Problemas técnicos e operacionais nos sistemas brasileiros de controle aéreo no passado levaram a repetidos atrasos e cancelamentos de voos acima do normal e ao aumento no congestionamento dos aeroportos. O governo brasileiro e as autoridades de controle de tráfego aéreo tomaram medidas para aperfeiçoar os sistemas brasileiros de controle de tráfego aéreo, mas, caso não sejam implementadas mudanças eficazes visando à solução de tais problemas, essas dificuldades associadas ao controle de tráfego aéreo podem reaparecer ou piorar, o que pode causar um efeito adverso relevante sobre nosso negócio, resultados operacionais e estratégia de crescimento.

Os horários de operações no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, são totalmente utilizados. O aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, de grande importância para nossas operações, tem certas restrições de horários. Outros aeroportos brasileiros, como o de Brasília, Campinas,

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Salvador, Belo Horizonte (Confins), São Paulo (Guarulhos) e Rio de Janeiro (Galeão), limitaram o número de operações por dia devido às limitações de infraestrutura presentes nesses aeroportos. Qualquer fator que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas vitais à nossa estratégia, ou nos incapacite de manter nossos horários atuais ou de obter horários adicionais, poderá afetar adversamente nossas operações. Novas restrições técnicas e operacionais impostas pelas autoridades brasileiras nos aeroportos em que operamos ou naqueles em que pretendemos operar também podem afetar negativamente nossas operações. Adicionalmente, não podemos garantir que serão feitos investimentos pelo governo brasileiro na infraestrutura da aviação brasileira para permitir aumento de capacidade em aeroportos congestionados e a consequente concessão de novos horários às empresas aéreas.

Além disso, não podemos assegurar que quaisquer investimentos serão feitos pelos detentores de concessões para os operadores dos aeroportos que servem nossas rotas. Por exemplo, como resultado da transferência das nossas operações para o novo terminal de passageiros do aeroporto de Viracopos, nós assinamos um “Contrato de Incentivo para Transferência de Terminal” com a Aeroportos Brasil, que estabeleceu um cronograma detalhado para a construção deste novo terminal, e nos conferiu determinados direitos de impor penalidades de retenção de tarifas de pouso no aeroporto 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 maio de 2016 até dezembro de 2017. Em razão desta retenção, a Aeroportos Brasil promoveu uma ação de cobrança contra nós, a qual foi extinta, em maio de 2018, em virtude da celebração de um acordo entre nós e a Aeroportos Brasil. Em razão do mencionado acordo, nós concordamos em executar as obras de construção de determinadas partes do novo terminal no Aeroporto de Viracopos utilizando as tarifas de pouso retidas da Aeroportos Brasil.

Aumento nos benefícios trabalhistas, disputas sindicais, greves e outros fatores relacionados à mão de obra podem nos afetar negativamente

Nosso negócio requer significativa mão-de-obra. Nossas despesas relacionadas à folha de pagamento representaram 20,0%, 14,8% e 18,0% dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais e administrativas totais nos períodos findos nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, respectivamente. Empregados de empresas aéreas brasileiras, incluindo os nossos, são representados por 2 sindicatos nacionais: pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas e pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários. As negociações relacionadas ao aumento do custo de vida e a reajustes salariais são conduzidas anualmente entre esses sindicatos e um sindicato que representa todas as empresas aéreas brasileiras, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (“SNEA”). Já as condições de trabalho e a jornada máxima de trabalho são reguladas pela legislação federal e pela convenção de cada categoria. Adicionalmente, os termos e condições de futuras convenções coletivas podem nos gerar maiores custos, caso resultem de greves ou demandem negociações adicionais entre os sindicatos e o SNEA. Ademais, determinados grupos de funcionários, como pilotos, mecânicos e outro pessoal de aeroporto, possuem habilidades altamente especializadas e não podem ser facilmente substituídos. Além disso, nossos custos trabalhistas podem aumentar caso o tamanho dos nossos negócios aumente.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Quaisquer processos trabalhistas ou outras disputas trabalhistas envolvendo nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) podem afetar adversamente nossas operações e situação financeira, ou interferir em nossa capacidade de conduzir as operações comerciais regulares. Antes da pandemia COVID-19, já estávamos particularmente expostos no caso de ações trabalhistas relacionadas ao trabalho. O impacto da pandemia COVID-19 aumentou nossa exposição e demonstrou o risco de que nossos resultados possam ser adversamente afetados em caso de conflitos com nossos funcionários ou representantes de nossos funcionários.

Além disso, ainda estamos sujeitos a investigações periódicas e regulares por parte do Ministério do Trabalho e Emprego e do Ministério Público do Trabalho visando ao cumprimento das normas trabalhistas, incluindo as relativas à saúde e segurança no trabalho. Essas investigações podem resultar em multas e processos que podem afetar de forma adversa os nossos negócios, resultados e as condições financeiras. Por exemplo, em fevereiro de 2017, o Ministério Público do Trabalho ajuizou ação contra a Companhia alegando violação de determinadas leis trabalhistas, incluindo sobre limitações no horário de trabalho diário e períodos de descanso. O valor requerido a título de danos morais coletivos é de aproximadamente R\$66 milhões. O Ministério Público Federal do Trabalho também requereu a concessão de liminar limitando as horas extras e garantindo as pausas legalmente exigidas, sob pena de R \$ 5.000 por infração. A liminar foi negada pela Justiça do Trabalho. A ação encontra-se em fase de conhecimento, aguardando audiência de instrução (agendada para 25.08.2021) e a Companhia está em processo de negociação com os Sindicatos de aeroviários para assinatura de acordo coletivo sobre o tema. Também há negociação com o MPT para firmar um Termo de Ajuste de Conduta. A Companhia classifica a probabilidade de perda como possível e espera que o desembolso relacionado à ação seja significativamente inferior ao valor reivindicado.

A implementação 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 adversamente.

A alta utilização de aeronaves é necessária para maximizar a quantidade de receita que geramos de cada aeronave e os custos fixos diluídos. Assim, para implementar com sucesso nossa estratégia operacional, é necessário que a taxa de utilização diária das aeronaves seja alta. Atingir alta utilização de aeronaves nos permite maximizar a quantidade de receita que geramos de cada aeronave e os custos fixos diluídos. Esses altos índices são obtidos, em parte, pela redução dos tempos de permanência das aeronaves em solo e desenvolvimento de cronogramas que nos permitam voar em média mais horas por dia. Nossa taxa de utilização de aeronaves pode ser adversamente afetada por uma série de fatores que não podemos controlar, tais como: tráfego aéreo, congestionamento em aeroportos, interrupções no serviço prestado por controladores de tráfego aéreo, condições meteorológicas adversas e atrasos por parte de fornecedores de serviços, como, por exemplo, o de abastecimento de combustível e assistência em terra. Esses atrasos podem afetar nosso desempenho operacional, levando à insatisfação dos clientes e imposição de regras pela ANAC devido aos atrasos ou conexões perdidas, o que poderá nos afetar negativamente.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

h. à regulação dos setores em que o emissor atue

A indústria aérea de transporte aéreo de passageiros está sujeita a normas ambientais cada vez mais rigorosas e a não-conformidade com tais normas pode nos afetar adversamente.

O setor de aviação civil está sujeito a leis, regulamentos e portarias nacionais e internacionais (inclusive leis norte-americanas e europeias) cada vez mais rigorosas no que se refere à proteção ao meio ambiente, incluindo as normas relativas a emissões atmosféricas, níveis de ruído, descargas em águas superficiais e subterrâneas, qualidade da água potável, manejo de substâncias perigosas, óleos lubrificantes e resíduos. No que diz respeito à responsabilidade civil, a legislação ambiental brasileira adota um regime de responsabilidade objetiva e solidária. Essas leis e regulamentações são aplicadas por várias autoridades governamentais. A inobservância dessas leis e regulamentos pode sujeitar a parte infratora a sanções administrativas e criminais, além da obrigação de reparar ou indenizar danos causados ao meio ambiente e a terceiros. De acordo com leis e regulamentações ambientais brasileiras, a desconsideração da personalidade jurídica pode ser requerida para ajudar a fornecer recursos financeiros suficientes para a recuperação de danos causados ao meio ambiente. No que diz respeito à responsabilidade civil, as leis ambientais brasileiras adotam um regime de responsabilidade objetiva e solidária.

Desta forma, podemos ser responsabilizados, por exemplo, por danos ambientais causados por terceiros contratados para realizar o descarte dos resíduos sólidos gerados nas operações entre outras atividades. Além disso, caso não tenhamos todas as licenças e autorizações ambientais válidas consideradas necessárias pelas autoridades ambientais para executar nossas atividades, podemos estar sujeitos a multas pecuniárias que, a depender do grau de irregularidade, podem chegar ao valor de até R\$10 milhões, ou mesmo a suspensão total ou parcial de nossas atividades, de acordo com o Decreto Federal nº 6.514/2008, além da condenação de pagamento de indenizações. Normas estaduais e municipais podem impor sanções administrativas distintas e em valores inferiores ou superiores ao citado.

Em 2016, a ICAO adotou uma resolução criando o *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA), que fornece uma estrutura para uma medida global com base no mercado para estabilizar as emissões de dióxido de carbono ou CO₂ na aviação civil internacional (por exemplo, voos de aviação civil que partem em um país e chegam em um país diferente). O CORSIA está sendo implementado em fases, começando com a participação voluntária dos estados membros da OACI durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma primeira fase (de 2024 a 2026) e uma segunda fase (em 2027). Atualmente, o CORSIA se concentra na definição de padrões para monitoramento, relatório e verificação de emissões de operadores aéreas, bem como na definição de etapas para compensar as emissões de CO₂ após 2020. Em 2020, começamos a relatar nossas emissões às autoridades brasileiras. Espera-se que o Brasil se torne signatário do CORSIA em 2027. A medida em que a maioria dos países em que operamos continue sendo membros da ICAO, no futuro

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

poderemos ser afetados por regulamentos adotados de acordo com a estrutura do CORSIA. A proliferação de regulamentações e impostos nacionais sobre emissões de CO2 nos países em que temos operações domésticas, incluindo regulamentações ambientais que o setor de transporte aéreo enfrenta no Brasil, também pode afetar nossos custos operacionais e nossas margens.

Preocupações com mudanças climáticas e impactos das emissões dos gases do efeito estufa podem resultar em regulamentação adicional ou tributação das emissões de aeronaves no Brasil, nos Estados Unidos ou na Europa. Nossos resultados financeiros e operacionais podem ser afetados no futuro em razão da adoção de tais normas no Brasil, nos Estados Unidos e/ou na Europa.

A União Europeia propôs uma diretiva de acordo com a qual o regime de negociação das emissões existentes, ou ETS, em cada Estado-Membro da União Europeia, deveria ser estendido a todas as empresas aéreas. Essa diretiva nos obrigaria a obter permissões de emissão anual para operar rotas para e a partir de Estados-Membro da União Europeia. Em 31 de dezembro de 2020, esta proposta afetaria apenas os voos dentro da Europa (que não são relevantes para o nosso negócio), mas existe a possibilidade de que a diretiva possa ser estendida a todos os voos no futuro. Atualmente, nós operamos duas rotas partindo e saindo da Europa, e atendemos destinos adicionais na Europa por meio de acordos de *codeshare* com a TAP. Embora esta proposta tenha sido adiada para avaliação e seja incerto se será aprovada, é cada vez mais provável que seremos obrigados a participar de alguma forma de um programa internacional de emissões de aeronaves no futuro, o que pode envolver custos significativos.

Podemos incorrer em perdas financeiras e danos à nossa reputação por riscos ambientais e sociais.

O risco ambiental e social é considerado uma questão material para nossos negócios, pois pode afetar a criação de valor a curto, médio e longo prazo, do ponto de vista de nossa organização e de nossos principais públicos de interesse. Além disso, entendemos o risco ambiental e social como a possibilidade de perdas devido à exposição a eventos ambientais e sociais decorrentes do desempenho de nossas atividades. Também reconhecemos o risco de mudanças climáticas como um risco ambiental e social emergente. A mudança climática é um risco, pois afeta nossos clientes, fornecedores e nossas operações, incluindo ativos imobilizados. Por fim, nossa reputação poderá ser afetada se não cumprirmos totalmente os compromissos voluntários, como Princípios do Equador, Princípios para Investimento Responsável e Pacto Nacional pela Erradicação do Trabalho Escravo, entre outros.

Estamos sujeitos a custos e riscos associados a alterações na legislação e regulamentação aplicáveis ao nosso negócio, inclusive naquelas relacionadas à venda de produtos ao consumidor. Especificamente, alterações da legislação e regulamentação de privacidade de dados, podem impactar nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais.

Atuamos em um setor altamente regulado e em um ambiente legislativo que nos expõe a diversos riscos de litigância e compliance que poderiam afetar adversamente nossos resultados

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

operacionais. Tal legislação pode ser alterada, em certos momentos, significativamente, em decorrência de eventos políticos, econômicos ou sociais. Algumas das leis e regulamentos federais, estaduais ou locais no Brasil que nos afetam incluem: aqueles relacionados a produtos de consumo, responsabilidade pelo produto ou proteção ao consumidor; aqueles relacionados à maneira pela qual anunciamos, comercializamos ou vendemos produtos; leis trabalhistas e trabalhistas, incluindo leis de salários e horários; leis tributárias ou suas interpretações; leis e regulamentos de proteção de dados e privacidade; e leis e regulamentos de valores mobiliários e cambiais.

Por exemplo, as leis de proteção de dados e privacidade estão sendo desenvolvidas para levar em consideração as mudanças nas atitudes culturais e do consumidor em relação à proteção de dados pessoais e podem ser interpretadas de forma prejudicial às nossas operações. Não podemos garantir que teremos recursos financeiros suficientes para cumprir quaisquer novas regulamentações ou competir com sucesso no contexto de um ambiente regulamentar em constante mudança.

A edição de nova legislação ou regulamentação aplicável à Companhia pode criar obrigações não previstas anteriormente pela Companhia, fazendo com que esta incorra em custos adicionais para implementar alterações ou controles operacionais e sistêmicos dentro dos prazos exigidos, ou tenha suas operações restringidas, caso não seja capaz de atender a todas as obrigações nos seus respectivos prazos.

Podemos não conseguir obter ou renovar todas as licenças, alvarás e permissões necessárias à condução de nossos negócios

Estamos em constante processo de obtenção e renovação perante os órgãos federais, estaduais e municipais de licenças, autorizações, alvarás e permissões necessários à condução de nossas atividades. Caso não consigamos obter ou renovar em tempo hábil todas essas licenças, autorizações, alvarás e permissões ou, ainda, se tais licenças, autorizações, alvarás e permissões forem suspensos ou cassados, nossas operações poderão ser adversamente afetadas, o que afetará nossos resultados operacionais.

i. aos países estrangeiros onde o emissor atue

Os riscos relativos aos países estrangeiros onde o emissor atue já foram tratados nos itens anteriores.

j. à questões socioambientais

Os riscos relativos a questões socioambientais já foram tratados nos itens anteriores.

k. riscos relacionados a fatores macroeconômicos

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

O surto de doenças altamente transmissíveis em todo o mundo, como a atual pandemia do Coronavírus (COVID-19), pode levar a uma maior volatilidade no mercado de capitais global e resultar em pressão negativa sobre a economia mundial, incluindo a economia brasileira, impactando o mercado de negociação das ações de nossa emissão

Surtos de doenças ou potenciais surtos de doenças (como COVID-19) e as respostas governamentais aos mesmos podem ter um efeito adverso no capital global e nos mercados financeiros (incluindo o mercado de capitais em que nossas ações são negociadas), a economia global (incluindo a brasileira economia), e a listagem de nossas ações.

As respostas governamentais, juntamente com as incertezas causadas pelo surto de COVID-19, tiveram um impacto adverso no mercado de capitais global e na economia, inclusive no Brasil, causando oito interrupções no B3 durante o mês de março de 2020. A listagem da maioria dos ativos negociados na B3, incluindo a listagem de nossas ações, inclusive na forma de ADSs, foi adversamente afetada devido ao surto de COVID-19. Não podemos garantir que a listagem de nossas ações não atingirá níveis inferiores aos observados durante a eclosão da atual pandemia. Além disso, como resultado da pandemia, a disponibilidade de linhas de crédito tornou-se restrita, o que poderia impactar ainda mais adversamente nossas despesas financeiras e capacidade de financiar nossas operações.

Os efeitos da pandemia COVID-19 nos mercados financeiros podem afetar materialmente e adversamente nosso acesso ao capital e custo de capital, incluindo nossa capacidade de levantar fundos por meio de financiamento de ações ou dívidas. Continuamos avaliando fontes potenciais de liquidez adicional no curto prazo. Os termos dos contratos de dívida futuros podem incluir cláusulas mais restritivas ou exigir garantias adicionais, o que pode restringir ainda mais nossas operações comerciais. A extensão em que o surto de 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 patrimônio estarão disponíveis no futuro para financiar nossas obrigações, ou que estarão disponíveis em termos consistentes com nossas expectativas.

Além disso, COVID-19 teve, e pode continuar a ter, um impacto negativo no valor de nossos investimentos e pode resultar na baixa de tais investimentos. Em particular, COVID-19 impactou direta e adversamente a TAP, uma entidade em que investimos e com a qual temos outros acordos comerciais.

O Governo Federal já exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira. Esse envolvimento, assim como as condições políticas e econômicas do Brasil, poderia nos prejudicar e afetar o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

O Governo Federal frequentemente exerce significativa influência sobre a economia brasileira e altera significativamente, em certas ocasiões, suas políticas e regulamentos. As medidas do

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Governo Federal para controlar a inflação e suas demais políticas e regulamentos já envolveram, entre outras medidas, aumentos das taxas de juros, alterações das políticas tributárias, controles de preços, controles de taxas cambiais, desvalorizações da moeda, controles de capital e restrições às importações. Não temos controle algum sobre e não podemos prever as medidas ou políticas que o governo brasileiro possa tomar no futuro. Nós e o preço de mercado de nossos valores mobiliários podem ser adversamente afetados pelas mudanças em políticas do governo brasileiro, bem como por fatores econômicos em geral, incluindo, entre outros:

- crescimento ou recessão da economia brasileira;
- taxas de juros e políticas monetárias;
- taxas de câmbio e flutuações de moeda;
- inflação;
- liquidez do capital interno e dos mercados de crédito;
- controles de importação e exportação;
- controles cambiais e restrições sobre remessas para o exterior;
- mudanças a leis e regulamentos de acordo com interesses políticos, sociais e econômicos;
- política fiscal e mudanças a leis fiscais;
- instabilidade social, política e econômica;
- aumento no desemprego;
- regulamentações trabalhistas e de previdência social;
- racionamento e escassez de energia e água;
- a intervenção, modificação ou rescisão de concessões existentes pelo governo brasileiro;
- controle do governo brasileiro de, ou influência sobre o controle de, determinadas empresas produtoras de petróleo e refinarias; e
- outros acontecimentos políticos, sociais e econômicos no Brasil, ou que o afetem.

Além disso, o Brasil atravessou uma recessão de 2014 a 2016 e desde 2017, a economia vem crescendo em ritmo lento. O PIB cresceu 1,0% em 2017, 1,1% em 2018, 1,1% em 2019, retraiu 4.1% em 2020, resultado da pandemia do COVID-19 e seus impactos econômicos, porém é esperado uma recuperação em 2021 com um crescimento de 3,2%. O governo federal brasileiro está enfrentando crescentes pressões para implementar as reformas econômicas. Não podemos prever quais medidas serão tomadas pelo governo brasileiro em face de pressões macroeconômicas crescentes ou de outro modo.

Os desdobramentos no cenário político do Brasil, como as eleições presidenciais e municipais, também podem nos impactar. A incerteza sobre se o atual governo federal brasileiro implementará mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores no futuro, agravada pelos impactos da pandemia COVID-19, pode 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 ADSs. A recente instabilidade econômica e política levou a uma percepção negativa da economia brasileira e maior volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros, o que também pode nos afetar adversamente e nos preços de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADSs. Não podemos prever quais políticas futuras serão adotadas pelos governos brasileiros atuais ou futuros, ou se essas políticas irão resultar em consequências adversas para a economia brasileira ou causar

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

um efeito adverso sobre nós, particularmente sob a administração do Presidente Bolsonaro, atualmente envolvido em escândalo político.

A contínua incerteza econômica e instabilidade política no Brasil pode afetar adversamente a nós e ao preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

O ambiente político no Brasil tem influenciado historicamente, e continua a influenciar, o desempenho da economia do país. Crises políticas têm afetado e continuam a afetar a confiança dos investidores e do público em geral, o que tem resultado historicamente na desaceleração econômica e na volatilidade crescente nos valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras.

A recente instabilidade econômica no Brasil tem contribuído para um declínio na confiança do mercado na economia brasileira, bem como para uma deterioração do ambiente político. Além disso, as várias investigações sendo conduzidas pelo Ministério Público sobre alegação de lavagem de dinheiro e corrupção, incluindo a maior dessas investigações, conhecida como Lava Jato, tiveram um impacto negativo na economia brasileira e em seu ambiente político. Membros do governo brasileiro, bem como diretores sêniores de grandes empresas estatais, foram denunciados por corrupção e lavagem de dinheiro como resultado dessas investigações.

Essas pessoas supostamente aceitaram suborno por meio de propina em contratos concedidos pelo governo para diversas empresas de infraestrutura, petróleo e gás e de construção. Os lucros dessas propinas supostamente financiaram campanhas políticas de partidos políticos, formando a coligação anterior do governo, liderada pela ex-Presidente Dilma Rousseff, cujos fundos não teriam sido contabilizados ou divulgados publicamente. Esses fundos também foram supostamente destinados a enriquecimento pessoal de determinadas pessoas. Vários políticos sêniores, incluindo membros do Congresso, e diretores executivos de alto escalão de grandes empresas e de empresas estatais no Brasil foram presos, condenados a pagar encargos relacionados à corrupção, celebraram acordos com promotores públicos e/ou renunciaram a seus cargos ou foram destituídos deles. O resultado em potencial da Lava Jato, bem como de outras investigações relacionadas à corrupção, ainda é incerto, mas essas investigações já tiveram um impacto adverso na imagem e na reputação das empresas envolvidas, bem como na percepção geral do mercado sobre a economia, ambiente político e mercado de capitais brasileiro.

Não se pode garantir que qualquer pessoa que, direta ou indiretamente, esteja vinculada a nós, seja funcionário, diretor, conselheiro, fornecedor, prestador de serviços ou subcontratado não está ou não estará envolvida na Operação Lava Jato ou investigações similares, o que poderia afetar negativamente a nossa imagem e reputação. O resultado das investigações em curso é incerto, mas já houve impacto negativo na imagem e reputação das empresas envolvidas, bem como na economia brasileira. Não podemos prever se as investigações resultarão em mais instabilidade política e econômica ou se haverá novas alegações contra funcionários do governo no futuro. Além disso, não podemos prever o resultado dessas investigações, nem seus efeitos sobre a economia brasileira, sobre o mercado acionário brasileiro e/ou sobre os nossos negócios. O desenvolvimento desses casos de condutas antiéticas tem afetado e pode continuar a afetar

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

adversamente nossa condição financeira e nossos resultados operacionais, bem como o preço de negociação de nossas ações.

Não podemos prever se as investigações em curso irão conduzir a uma maior instabilidade política e econômica, nem se novas alegações contra funcionários e executivos do governo e/ou companhias privadas surgirão no futuro.

A instabilidade da taxa de câmbio pode ter efeitos adversos na economia brasileira, em nós e no preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

A moeda brasileira é historicamente volátil e desvalorizou frequentemente ao longo das últimas três décadas. Durante este período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e adotou várias políticas de taxa de câmbio, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas (durante a qual a frequência de ajustes variou de diariamente para mensalmente), controles de câmbio, mercados de taxas de câmbio duplos e um sistema de taxa de câmbio flutuante. Embora a desvalorização do real no longo prazo seja geralmente relacionada à taxa de inflação no Brasil, a desvalorização do real em menores períodos de tempo resultou em alterações significativas na taxa de câmbio em relação ao real, ao dólar norte-americano e a outras moedas. Na comparação entre 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2018, o real apresentou uma desvalorização de 17,1%.

A taxa de câmbio real/dólar norte-americano reportada pelo Banco Central era de R\$4,03 por dólar norte-americano em 31 de dezembro de 2019 e R\$5,20 por dólar norte-americano em 31 de dezembro de 2020, o que reflete uma desvalorização de 22,4% do real frente ao dólar norte-americano. A taxa de câmbio real/dólar norte-americano reportada pelo Banco Central era de R\$3,87 por dólar norte-americano em 31 de dezembro de 2018 e R\$4,03 por dólar norte-americano em 31 de dezembro de 2019, o que reflete uma desvalorização de 4,0% do real frente ao dólar norte-americano. Não existe garantia de que o real não depreciará contra o dólar norte-americano ou outras moedas no futuro. Não há garantia de que o real não depreciará ainda mais o dólar norte-americano ou outras moedas no futuro.

Uma desvalorização do real em relação ao dólar norte-americano poderia criar pressões inflacionárias no Brasil e fazer com que o governo brasileiro, entre outras medidas, aumentasse as taxas de juros. Qualquer depreciação do real pode geralmente restringir o acesso aos mercados de capitais internacionais. Também reduziria o valor em dólares dos nossos resultados. Políticas macroeconômicas restritivas poderiam reduzir a estabilidade da economia brasileira e afetar adversamente nossos resultados operacionais e nossa rentabilidade. Além disso, reações domésticas e internacionais às políticas econômicas restritivas poderiam ter um impacto negativo na economia brasileira. Estas políticas e quaisquer dessas reações podem nos afetar negativamente ao restringir o acesso a mercados financeiros estrangeiros e solicitar mais uma intervenção do governo. Uma desvalorização do real em relação ao dólar norte-americano também pode, como no contexto da atual desaceleração econômica, diminuir os gastos do consumidor, aumentar as pressões deflacionárias e reduzir o crescimento econômico.

Por outro lado, uma valorização do real em relação ao dólar norte-americano e outras moedas

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

estrangeiras pode deteriorar a conversão cambial nas contas correntes brasileiras. Nós e alguns dos nossos fornecedores compramos bens e serviços de outros países, e assim as alterações no valor do dólar norte-americano comparados com outras moedas podem afetar os custos de bens e serviços das nossas aquisições. Dependendo das circunstâncias, quer a desvalorização ou valorização do real em relação ao dólar norte-americano e outras moedas estrangeiras poderia restringir o crescimento da economia brasileira, bem como nossos negócios, resultados operacionais e rentabilidade.

Grande parte de nossas receitas são denominadas em reais, e uma parte significativa de nossas despesas operacionais, como combustível, determinados contratos de arrendamento operacional de aeronave, determinados contratos de manutenção de horas de voo e seguro de aeronave são denominados em ou atrelados à moeda estrangeira. Além disso, nós temos e podemos incorrer em valores substanciais de arrendamento operacional ou obrigações financeiras denominadas em dólares norte-americanos, custos com combustível atrelados ao dólar norte-americano e dívidas denominadas em dólar norte-americano no futuro ou exposições semelhantes a outras moedas estrangeiras. Em 31 de dezembro de 2018, 2019 e 2020, 43,2%, 41,3% e 33,2% de nossos custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas, respectivamente, eram denominadas em ou atreladas à moeda estrangeira.

Nós não estamos completamente assegurados contra as flutuações do real. Em vista do acima exposto, não temos garantia de que seremos capazes de nos proteger dos efeitos das flutuações do real. A desvalorização do real pode criar pressões de inflação no Brasil e causar aumentos nas taxas de juros, o que poderia afetar negativamente o crescimento da economia brasileira como um todo, nos prejudicar, reduzir o acesso aos mercados financeiros e intervenção governamental imediata, incluindo políticas governamentais de recessão. A desvalorização do real também pode, no contexto da atual economia global, gerar uma diminuição no gasto do consumidor e reduzir o crescimento da economia como um todo.

Qualquer desvalorização do real frente ao dólar norte-americano pode ter um efeito adverso em nós, incluindo por meio de uma diminuição nas nossas margens de lucro ou perdas operacionais causadas por aumentos nos custos denominados em dólares norte-americanos (incluindo custos de combustível), aumentos nas despesas com juros ou perdas cambiais e dívida denominada em moeda estrangeira.

A inflação e determinadas medidas praticadas pelo governo brasileiro para desacelerar a inflação historicamente afetaram a economia brasileira e o mercado de capitais brasileiro de forma adversa, e os altos níveis de inflação no futuro nos afetariam adversamente e também afetariam os preços de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

No passado, o Brasil enfrentou taxas extremamente altas de inflação. A inflação e algumas das medidas praticadas pelo governo brasileiro como uma tentativa de desacelerar a inflação tiveram efeitos negativos significativos na economia brasileira de modo geral. A inflação, as políticas adotadas para desacelerar as pressões de inflação e as incertezas a respeito de possível intervenção governamental futura contribuíram para a incerteza econômica e aumentaram a

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

volatilidade no mercado de capitais brasileiro.

De acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, ou IPCA, as taxas de inflação no Brasil eram de 4,5%, 4,3% e 3,8%, para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, respectivamente. O Brasil pode enfrentar altos níveis de inflação no futuro, e pressões de inflação podem levar a uma intervenção governamental na economia e a uma introdução de políticas que podem nos afetar adversamente e afetar o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs. No passado, as intervenções governamentais brasileiras incluíam a manutenção de uma política monetária restritiva, com altas taxas de juros, que restringiu a disponibilidade de crédito e reduziu o crescimento da economia, o que causou volatilidade nas taxas de juros. Por exemplo, a taxa de juros oficial do Brasil oscilou de 10,0% no começo de 2014 para 14,25% em 2016, seguido por uma série de reduções em 2017, 2018 e 2019, o que reduziu a taxa SELIC para 4,50% em 31 de dezembro de 2019 e 2,00% em 31 de dezembro de 2020, conforme estabelecido pelo Comitê de Política Monetária do Banco Central do Brasil – COPOM. Por outro lado, políticas mais flexíveis do Governo Federal e do Banco Central e reduções das taxas de juros causaram e poderão continuar a causar aumentos na inflação e, conseqüentemente, crescimento de volatilidade e necessidade de aumentos repentinos e significativos das taxas de juros, o que poderá nos afetar negativamente e aumentar nossa dívida.

Caso o Brasil enfrente alta inflação no futuro, nós podemos não ser capazes de ajustar os preços que cobramos de nossos passageiros para compensar os impactos potenciais da inflação em nossas despesas, incluindo salários. Isso geraria uma diminuição na receita líquida, o que nos afetaria adversamente. Pressões de inflação também podem afetar adversamente nossa capacidade de acessar mercados financeiros estrangeiros, o que nos afetaria adversamente.

Os desenvolvimentos e percepções de riscos em outros países, incluindo outros mercados emergentes, nos Estados Unidos e na Europa, poderão afetar adversamente a economia brasileira e o preço dos valores mobiliários brasileiros, incluindo o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

O mercado de valores mobiliários emitidos por sociedades brasileiras é influenciado pelas condições econômicas e de mercado no Brasil e, em diferentes graus, pelas condições de mercado em outros países da América Latina e mercados emergentes, assim como nos Estados Unidos, na Europa e em outros países. Na medida em que as condições de mercados globais ou da economia deteriorarem, os negócios das sociedades brasileiras podem ser adversamente afetados. A fraqueza na economia global foi marcada por, entre outros fatores adversos, níveis mais baixos de consumo e confiança corporativa, diminuição de investimento e de gastos pelos consumidores, aumento do desemprego, diminuição da receita e de valores de ativos em muitas áreas, redução da taxa de crescimento da China, volatilidade da moeda e disponibilidade de crédito e acesso ao capital limitados. Os desenvolvimentos ou as condições econômicas em outros países de mercado emergente afetaram significativamente em determinados momentos a disponibilidade de crédito para sociedades brasileiras e resultaram em retiradas de fundos consideráveis do Brasil, diminuindo, assim, o valor de investimentos estrangeiros no Brasil.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

As condições econômicas e de mercado de outros países, incluindo Estados Unidos, países da Europa e mercados emergentes, podem afetar a disponibilidade de crédito e o volume de investimentos estrangeiros no Brasil e nos países em que operamos, em diferentes proporções. Mais recentemente, o Brexit contribuiu para aumentar a volatilidade e a incerteza em vários mercados financeiros. Além disso, a crise que afetou os mercados emergentes iniciada no segundo trimestre de 2018, como resultado do aumento das taxas de juros pelo U.S. Federal Reserve e da guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, entre outros fatores, pode ter um impacto sobre a economia brasileira. Os riscos políticos permanecem principalmente com as eleições presidenciais dos Estados Unidos, o relacionamento de médio prazo entre os Estados Unidos e a China, incerteza sobre as instabilidades do governo 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 em que atuamos, o que pode afetar material e adversamente o preço de nossas ações preferenciais no mercado, inclusive na forma de ADSs, e tornar mais difícil para a Companhia acessar ao mercado de capitais e, conseqüentemente, financiar suas futuras operações.

O governo brasileiro pode impor controles cambiais e restrições significantes quanto a remessas de reais para o exterior, o que afetaria de forma adversa a capacidade de investidores de converter e remeter dividendos ou outras distribuições ou os proventos da venda de nossas ações preferenciais, nossa capacidade de fazer pagamentos de dividendos ou outras distribuições a investidores não brasileiros e reduziria o preço de mercado de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs, e nossa capacidade de cumprir com as obrigações de pagamento em moeda estrangeira.

Em caso de sérios desequilíbrios, o governo brasileiro pode restringir a remessa de proventos de investimentos no Brasil para o exterior e a conversão do real em moedas estrangeiras. A última imposição do governo brasileiro com relação a essas restrições de remessa ocorreu por um curto período de tempo em 1989 e início de 1990. Não podemos garantir que o governo brasileiro não praticará medidas semelhantes no futuro. O retorno de quaisquer referidas restrições dificultaria ou impediria a conversão de dividendos ou outras distribuições ou os proventos de qualquer venda de nossas ações preferenciais em dólares norte-americanos e a remessa de dólares norte-americanos para o exterior, nossa capacidade de fazer pagamentos de dividendos ou outras distribuições para investidores não brasileiros, e nossa capacidade de cumprir com as obrigações de pagamento em moeda estrangeira. A imposição de quaisquer referidas restrições teria um efeito adverso substancial sobre o preço de mercado de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs, e na nossa capacidade de acessar mercados de capitais estrangeiros.

Uma pandemia ou o surto generalizado de doenças contagiosas pode ter um efeito adverso relevante em nossos negócios e resultados operacionais.

No passado, as viagens na América Latina foram afetadas negativamente como resultado do

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

vírus Zika. Mais recentemente, o surto de COVID-19 foi relatado pela primeira vez em 31 de dezembro de 2019 em Wuhan, China. De Wuhan, a doença se espalhou rapidamente para outras partes da China e também para outros países, incluindo Brasil e Estados Unidos. Em março de 2020, a Organização Mundial da Saúde declarou o surto de COVID-19 uma pandemia.

Epidemias e surtos no Brasil e no mundo, como a pandemia COVID-19, vírus Zika, Ebola, gripe aviária, febre aftosa, gripe suína, MERS e SARS, impactaram e provavelmente continuarão a impactar negativamente o setor aéreo. A pandemia COVID-19, bem como a realidade ou medo de qualquer outro desenvolvimento adverso para a saúde pública, afetou negativamente: (i) a demanda de passageiros e as reservas para viagens de negócios e lazer no Brasil e no mundo; (ii) condições econômicas globais; (iii) cadeias de abastecimento; (iv) operações de fabricação de aeronaves; e (v) disponibilidade de aeronaves e peças sobressalentes de aeronaves. Portanto, essa pandemia impactou e provavelmente continuará a impactar adversamente nossos negócios, nossos resultados operacionais e nossas ações ordinárias e preferenciais, inclusive na forma de ADSs.

Além disso, o surto de COVID-19 levou partes privadas e vários governos em países onde servimos a impor várias medidas restritivas a fim de conter a propagação desta pandemia. Entre outros efeitos da pandemia COVID-19 afetando as viagens aéreas e nossos negócios:

- alguns governos desencorajaram viagens e encorajaram esforços de distanciamento social e limites no tamanho da coleta.
- numerosos avisos e restrições de viagens foram implementados, e muitos governos estrangeiros impuseram restrições ou quarentenas a cidadãos de outros países. Por exemplo, vários países agora exigem que os passageiros das companhias aéreas forneçam resultados negativos do teste COVID-19 antes de viajar para seus países.
- os governos estaduais e locais emitiram restrições de viagens, quarentenas e avisos e toques de recolher relacionados à saúde ou ordens de “abrigo no local” que dissuadem ou restringem as viagens aéreas.
- os empregadores nos setores público e privado emitiram instruções para os funcionários trabalharem em casa e / ou estão dissuadindo ou restringindo as viagens aéreas.
- convenções e conferências de negócios, concertos e entretenimentos semelhantes foram e continuam a ser cancelados. Muitos destinos turísticos populares foram, e permanecem, fechados ou as operações são interrompidas. Eventos esportivos significativos foram, e ocasionalmente continuam a ser, cancelados ou realizados com poucos ou nenhum espectador. Todos esses ajustes reduzem a demanda por viagens aéreas de negócios (que historicamente tem impulsionado nossas vendas de passagens mais lucrativas) e viagens aéreas de lazer.
- os viajantes são desencorajados a viajar de avião para destinos onde COVID-19 é particularmente virulento.
- os viajantes podem ser dissuadidos de voar devido a possíveis medidas de triagem relacionadas ao COVID-19 aprimoradas, que foram implementadas em vários graus e de maneiras diferentes nos vários mercados que atendemos, ou devido à preocupação de que restrições adicionais de viagem sejam implementadas entre sua partida e o retorno pode afetar sua capacidade de voltar para casa.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

- as empresas restringiram viagens não essenciais para seus funcionários.

As medidas de contenção e quarentena que estão sendo implantadas em todo o Brasil e no mundo estão limitando significativamente a mobilidade de nossos clientes, tripulantes e parceiros de negócios, inviabilizando nossa operação nas diversas rotas que atendemos. Continuaremos a ser materialmente afetados adversamente se as autoridades governamentais estenderem os pedidos existentes ou imporem novos pedidos ou outras restrições destinadas a mitigar a disseminação do COVID-19, se as empresas continuarem a restringir as viagens de seus funcionários, ou se o medo de viajar continuar a deprimir o futuro venda de ingressos.

Como resultado, em abril de 2020, operamos 70 voos diretos por dia para 25 cidades, representando uma redução de 90% de nossa capacidade planejada consolidada em termos de ASKs para o mês de abril, em função da incerteza devido ao COVID-19, a pandemia que afetava a demanda por tráfego aéreo. Por outro lado, a recuperação da demanda doméstica no Brasil foi uma das mais rápidas do mundo. Em dezembro de 2020, recuperamos 91% da capacidade doméstica, voando para mais de 110 destinos e 700 voos por dia e continuaremos a avaliar a necessidade de ajustes adicionais na programação de voos ao longo de 2021.

Também anunciamos diversas medidas para reduzir custos fixos e preservar nosso caixa. Apesar desses esforços, sofreremos cancelamentos significativos de passagens. Os cancelamentos, a renúncia e, em muitos casos, a eliminação das taxas de alteração e outros reembolsos afetaram negativamente nossas receitas e liquidez. Em última análise, as medidas de redução de custos que implementamos em 2020, ou podemos considerar no futuro, não compensaram, e não compensarão no futuro, pela perda em dinheiro como resultado da redução nas vendas e cancelamentos de ingressos e poderiam também afetar negativamente nosso serviço aos clientes.

Restrições de viagens contínuas, demanda reduzida de viagens e perda contínua de receita resultante da rápida disseminação de COVID-19 ou outras doenças contagiosas que reduzem adversamente a demanda por viagens aéreas em uma parte do mundo em que temos operações significativas, e provavelmente continuará a ter um efeito adverso relevante em nossos negócios e resultados operacionais. A disseminação atual de 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 impactar significativamente nossas operações, fluxos de caixa e condição financeira. As tendências negativas ainda não se estabilizaram e provavelmente continuarão a piorar. Além disso, quanto mais tempo a pandemia persistir, mais materiais provavelmente serão os efeitos finais.

Além disso, uma recessão global e / ou desaceleração econômica, notadamente no Brasil, que inclui aumento do desemprego pode resultar em menor atividade comercial, tanto durante a pandemia de COVID-19 quanto após seu surto inicial, o que pode continuar a reduzir a demanda por transporte aéreo.

Alguns de nossos funcionários e funcionários de nossos fornecedores e prestadores de serviços,

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

incluindo pessoal de aeroporto e de tráfego aéreo, tiveram resultado positivo ou foram suspeitos de terem COVID-19. Esses casos resultaram no fechamento de instalações, redução na equipe disponível e interrupções em nossas operações em geral. Casos adicionais de risco real ou percebido de infecção entre nossos funcionários, ou nossos fornecedores ou funcionários de prestadores de serviço, podem impactar negativamente nossas operações. Também poderíamos ser materialmente afetados adversamente se não formos capazes de manter uma força de trabalho adequadamente qualificada e dimensionada, abordar questões relacionadas ao emprego ou manter relações satisfatórias com nossos funcionários ou representantes de nossos funcionários.

Além disso, a capacidade de atrair e reter passageiros depende, em parte, da percepção e reputação da Empresa e das preocupações do público em relação à saúde e segurança das viagens em geral, especialmente em relação às viagens aéreas. O risco real ou percebido de infecção em nossos voos pode ter um efeito adverso significativo no conforto do público com viagens aéreas, o que pode prejudicar nossa reputação e negócios. Esperamos continuar a incorrer em custos relacionados ao COVID-19 à medida que higienizamos aviões e implementamos protocolo adicional relacionado à higiene para aviões e tomamos outras medidas para limitar a infecção entre nossos funcionários e passageiros. Além disso, a indústria pode estar sujeita a requisitos aprimorados de saúde e higiene na tentativa de neutralizar futuros surtos, requisitos esses que podem ser caros e levar um tempo significativo para serem implementados.

Não temos conhecimento de eventos comparáveis ao atual que possam nos fornecer orientação sobre o efeito da disseminação do COVID-19 e uma pandemia global. Assim, a gravidade final do surto de COVID-19 é incerta neste momento e, portanto, não podemos prever o impacto adicional que pode ter sobre a disponibilidade de aeronaves ou peças sobressalentes de aeronaves, em viagens aéreas em todo o mundo e em nossos negócios, resultados de operações e condição financeira. A extensão em que COVID-19 pode impactar nossos negócios, desempenho financeiro e operacional depende de desenvolvimentos futuros, que não podem ser previstos e estão fora de nosso controle, incluindo, entre outros: (i) regulamentos governamentais existentes e futuros, avisos de viagens e restrições que são impostos em resposta à pandemia, inclusive de acordo com ordens executivas, como o novo mandato de máscara; (ii) novas informações que podem surgir rapidamente sobre a duração, propagação, gravidade e qualquer recorrência da pandemia de COVID-19, incluindo por meio de quaisquer novas cepas variantes do vírus subjacente; (iii) a extensão do surto; (iv) a eficácia e disponibilidade de vacinas nacional e globalmente; (v) a duração e o escopo das ordens e restrições governamentais federais, estaduais e locais relacionadas; (vi) a extensão do impacto da pandemia COVID-19 na demanda geral por viagens aéreas; (vii) nosso acesso ao capital; e (viii) outras ações para conter o vírus ou tratar seu impacto.

Qualquer surto de doença que afete o comportamento das pessoas ou que exija políticas públicas para restringir a circulação de pessoas e / ou o contato social pode ter um impacto adverso em nossos negócios, bem como na economia brasileira.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

No momento, também não podemos prever até que ponto a pandemia de COVID-19 pode resultar em mudanças permanentes no comportamento de nossos clientes, com tais mudanças incluindo, mas não se limitando a uma redução permanente nas viagens de negócios como resultado do aumento uso de reuniões "virtuais" e produtos de "teleconferência" e, mais amplamente, uma relutância geral dos consumidores em viajar, cada um dos quais poderia ter um impacto material em nossos negócios.

Desenvolvimentos recentes com respeito às vacinas COVID-19 têm o potencial de afetar o escopo e a duração da pandemia. Embora várias vacinas COVID-19 tenham recebido aprovação regulamentar e estejam disponíveis em quantidades limitadas no Brasil e em outras partes do mundo, existe um grau de incerteza com relação à distribuição, utilização e eficácia a longo prazo das vacinas entre a população. O impacto das vacinas COVID-19 sobre a pandemia, a demanda por viagens aéreas e nossos negócios permanecem desconhecidos. Mesmo depois que a pandemia e o medo de viajar diminuíam, a demanda por viagens aéreas pode permanecer fraca por um período significativo de tempo. Em particular, o comportamento do consumidor relacionado às viagens pode ser impactado negativamente por mudanças adversas no clima econômico percebido ou real, incluindo taxas de desemprego mais altas, declínios nos níveis de renda e perda de riqueza resultante do impacto da pandemia da COVID-19. A pandemia da COVID-19 continua a evoluir rapidamente.

A pandemia da COVID-19 também pode exacerbar outros riscos descritos nesta seção "Fatores de risco", incluindo, mas não se limitando a, nossa competitividade, demanda por nossos serviços, mudanças nas preferências dos consumidores e nosso montante substancial de dívidas pendentes.

O surto de doenças altamente contagiosas em todo o mundo, como a atual pandemia de coronavírus (COVID-19), pode levar a grandes perturbações e maior volatilidade no capital global e nos mercados financeiros, resultando em pressões negativas sobre a economia mundial, incluindo a economia brasileira, impactando o mercado de negociação de nossas ações, inclusive na forma de ADSs, e nossas classificações de dívida.

Surtos de doenças ou potenciais surtos de doenças (como COVID-19) e as respostas governamentais aos mesmos podem ter um efeito adverso no capital global e nos mercados financeiros (incluindo o mercado de capitais em que nossas ações são negociadas), a economia global (incluindo a brasileira economia), e a listagem de nossas ações. Para obter mais informações sobre potenciais surtos de doenças e respostas governamentais aos mesmos, consulte "- Uma pandemia ou surto generalizado de doenças contagiosas no Brasil e no mundo, como a pandemia da COVID-19, teve e provavelmente continuará a ter um efeito adverso significativo sobre a indústria aérea e por nossa conta".

As respostas governamentais, juntamente com as incertezas causadas pelo surto da COVID-19, tiveram um impacto adverso no mercado de capitais global e na economia, inclusive no Brasil, causando oito interrupções no B3 durante o mês de março de 2020. A listagem da maioria dos ativos negociados na B3, incluindo a listagem de nossas ações, inclusive na forma de ADSs, foi

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

adversamente afetada devido ao surto de COVID-19. Não podemos garantir que a listagem de nossas ações não atingirá níveis inferiores aos observados durante a eclosão da atual pandemia. Além disso, como resultado da pandemia, a disponibilidade de linhas de crédito tornou-se restrita, o que poderia impactar ainda mais adversamente nossas despesas financeiras e capacidade de financiar nossas operações. Os efeitos da pandemia COVID-19 nos mercados financeiros podem afetar materialmente e adversamente nosso acesso ao capital e custo de capital, incluindo nossa capacidade de levantar fundos por meio de financiamento de ações ou dívidas. Continuamos avaliando fontes potenciais de liquidez adicional no curto prazo. Os termos dos contratos de dívida futuros podem incluir cláusulas mais restritivas ou exigir garantias adicionais, o que pode restringir ainda mais nossas operações comerciais. A extensão em que o surto de 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 patrimônio estarão disponíveis no futuro para financiar nossas obrigações, ou que estarão disponíveis em termos consistentes com nossas expectativas.

O COVID-19 teve, e pode continuar a ter, um impacto negativo no valor de nossos investimentos e pode resultar na baixa de tais investimentos. Em particular, COVID-19 impactou direta e adversamente a TAP, uma entidade em que tínhamos investimentos e com a qual agora temos outros acordos comerciais.

Adicionalmente, desde a eclosão da COVID-19, o real brasileiro desvalorizou mais de 30% Em relação ao dólar norte-americano, aumentando o custo de nossas despesas operacionais denominadas em dólares norte-americanos, incluindo, sem limitação, títulos corporativos, aluguel de aeronaves, combustível e manutenção.

O impacto da pandemia COVID-19 nos mercados financeiros globais impactou negativamente nossos ratings. Nossa classificação de crédito foi: (i) rebaixada pela S&P para B (em março de 2020), para CCC + (em maio de 2020), para CCC- (em julho de 2020) e, então, foi alterada para CCC + (em dezembro de 2020); (ii) rebaixado pela Fitch para B (em março de 2020), para B- (em maio de 2020), para CCC (em agosto de 2020) e para CCC + (em dezembro de 2020); e (iii) rebaixado pela Moody's para B1 (em março de 2020), para Caa1 (em junho de 2020) e alterado para B3 (em dezembro de 2020). Os rebaixamentos de nossas classificações foram baseados em alguns fatores, incluindo os impactos financeiros da pandemia COVID-19. Se nossas classificações de crédito fossem rebaixadas ainda mais, ou as condições gerais de mercado atribuíssem um risco maior aos nossos níveis de classificação, o setor de aviação civil ou a Companhia, nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais seriam adversamente afetados.

Ademais, qualquer mudança significativa no mercado financeiro global ou na economia brasileira pode diminuir o interesse do investidor em ativos brasileiros, incluindo nossas ações, o que pode afetar adversamente a listagem dos ativos mencionados acima, além de dificultar o acesso aos mercados de capitais e financiamento das operações da Empresa no futuro em termos favoráveis.

4.2 - 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 2020, 2019 e 2018, o combustível de aviação representou 21,1%, 24,4% e 33,6%, 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 BR Distribuidora.

4.2 - 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.

O COVID-19 pode ter um efeito adverso em nossas operações e, dada a incerteza quanto à extensão e o período da possível propagação do vírus, não podemos estimar o impacto futuro em nossas operações, fluxos de caixa ou condição financeira.

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 2020	
			Cenário Adverso	Cenário Remoto
(em milhares de R\$)				
Dívidas e aplicações financeiras	Taxa de juros	CDI	(45.937)	(53.593)
		LIBOR	26310	30695
Exposição ao Euro (posição ativa)	Taxa de câmbio	Diminuição da taxa de câmbio do euro	213.616	427.231
Exposição ao dólar norte- americano (posição passiva)	Taxa de	Aumento da taxa de câmbio do dólar norte-americano	(4.375.952)	(8.751.904)
Combustível das aeronaves	câmbio Custo por litro	Diminuição do preço de combustível de aviação WTI ou Costa do Golfo	(45.667)	(98.454)

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

Somos parte em diversos processos administrativos e judiciais no desenvolvimento normal 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, independente, 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 2020, nós e nossas controladas figurávamos como parte em diversos processos trabalhistas. Destas reclamações, foram estabelecidas provisões para contingências trabalhistas de R\$48,0 milhões.

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.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

Principais Fatos	<p>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.</p> <p>A liminar requerida pelo MPT não foi concedida. A ação encontra-se em fase de conhecimento, aguardando audiência de instrução (agendada para 25.08.2021) e a Companhia está em processo de negociação com os Sindicatos de aeroviários para assinatura de acordo coletivo sobre o tema. Também há negociação com o MPT para firmar um Termo de Ajuste de Conduta. A Companhia classifica a probabilidade de perda como possível e espera que o desembolso relacionado à ação seja significativamente inferior ao valor reivindicado.</p>
Chance de perda	Possível
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.

Contingências Tributárias

Em 31 de dezembro de 2020, figurávamos como parte em diversos processos judiciais e administrativos de natureza tributária.

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. Deste valor, conforme avaliado por nossos advogados internos e externos, temos chances de perda possível, motivo pelo qual não efetuamos provisões contábeis. Para mais informações sobre estes processos, vide item 4.6 deste Formulário de Referência

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:

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

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\$ 7.218.240,84
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 Regime Tributário de Transição ("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.
Chance de perda	Possível
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 na demanda.
2. Processo nº 16561.720058/2014-61	
Juízo	Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil
Instância	1ª 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\$ 5.776.912,52
Principais Fatos	Auto de Infração lavrado para cobrança de débitos de IRPJ e CSL decorrentes de lucros e rendimentos auferidos no exterior. Aguarda-se julgamento de Impugnação.
Chance de perda	Possível

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E 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 na demanda.
---	---

3. Processo nº 13896.901360/2018-72	
Juízo	Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil
Instância	1ª instância administrativa
Data de Instauração	22/02/2018
Partes no processo	Polo Ativo: Secretaria da Receita Federal do Brasil Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 8.747.579,68
Principais Fatos	Pedido de compensação não-homologado, em razão do não reconhecimento de créditos de IRPJ. Aguarda-se julgamento da Manifestação de Inconformidade apresentada.
Chance de perda	Provável
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 na demanda.

4. Processo nº 13896.901361/2018-17	
Juízo	Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil
Instância	1ª instância administrativa
Data de Instauração	22/02/2018
Partes no processo	Polo Ativo: Secretaria da Receita Federal do Brasil Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 6.315.215,44
Principais Fatos	Pedido de compensação não-homologado, em razão do não reconhecimento de créditos de PIS e COFINS. Aguarda-se julgamento da Manifestação de Inconformidade apresentada.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

Chance de perda	Provável
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 na demanda.

Contingências Cíveis

Em 31 de dezembro de 2020, nós e nossas controladas figurávamos como parte em ações de natureza cível e processos administrativos. Das ações de natureza cível, diversas são classificadas como prováveis, havendo uma provisão para contingências cíveis de R\$104,9 milhões.

Para ações relacionadas a processos judiciais perante o Juizado Especial Cível - JEC, classificadas como 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 em 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 de Banco Santos S.A. Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

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. Permanece na expectativa da realização da perícia contábil. Azul concordou com honorários periciais e peticionou juntando guia de sua cota parte de honorários. Laudo pericial juntado aos autos. Azul apresentou impugnação em 29/08/2019 requerendo esclarecimentos complementares pelo perito, o qual ainda não fora intimado. Apesar de devidamente intimado, o perito ainda não se manifestou nos autos. Em 06/11/2019 foi determinado o retorno dos autos ao perito para que sejam prestados novos esclarecimentos.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R\$ R\$23.013.008,89, data base 31.12.2020

2.	
Processo nº	5002801-15.2019.4.02.9999 (número antigo 0221577-28.2012.8.19.0001, em trâmite perante a 4ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro/RJ)
Juízo	8ª Turma Especializada do Tribunal Regional Federal da 2ª Região
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	12/06/2012
Partes no processo	Autor: Comissão de Defesa do Consumidor da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro - CODECON Réus: Azul Linha Aéreas Brasileiras S.A., Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., TAM Linhas Aéreas S.A., TRIP Linhas Aéreas S.A. e Webjet Linhas Aéreas S.A.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

Valores, bens ou direitos envolvidos	Ilíquido
Principais Fatos	<p>Trata-se de ação civil pública na qual a Comissão de Defesa do Consumidor da ALERJ alega que diversas empresas aéreas estariam agindo de forma abusiva ao cobrar penalidades em decorrência de cancelamento, remarcação de passagens aéreas e não comparecimento (<i>no show</i>) para embarque. Em 28/07/2015 foi proferida sentença julgando a ação parcialmente procedente, para determinar (i) a incidência do artigo 740 do Código Civil e seus parágrafos aos Contratos de Transporte Aéreo de Passageiros, independentemente dos tipos de tarifas praticadas, determinando que as Rés deixem de aplicar as cláusulas que oneram o consumidor acima de 5%, sob pena de multa diária de R\$2.000,00 por cada infração, limitada ao dobro do preço pago pela passagem; (ii) que as Rés excluíssem de seus Contratos de Transporte e dos sítios eletrônicos qualquer menção à possibilidade de penalidade acima de 5%; e (iii) a condenação das Rés ao pagamento de danos materiais e morais causados aos consumidores individualmente, na forma simples, a ser apurado em fase de liquidação de sentença.</p> <p>Nesse cenário, visto que a ACP foi julgada parcialmente procedente pelo Juízo de primeira instância, as rés interpuseram recurso de apelação.</p>

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	<p>Em 23/05/2017, a ANAC requereu seu ingresso no feito como assistente litisconsorcial das Rés, demonstrando seu interesse na matéria em razão do potencial efeito das decisões proferidas no processo em sua esfera jurídica, o que foi deferido.</p> <p>Foi proferida decisão determinando a incompetência da Justiça Estadual para julgar a causa, ante à intervenção da ANAC. Os autos foram remetidos à esfera Federal sob o nº 5002801-15.2019.4.02.9999.</p> <p>Em 10.02.2020, a ANAC se manifestou sobre a sentença proferida pelo juízo da 4ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro/RJ, pontuando que a limitação, conforme determinado pela sentença, da cobrança de penalidades previstas nos contratos de transporte aéreo poderiam potencialmente inviabilizar a oferta de promoções, elevar tarifas aéreas, reduzir demanda e oferta de voos, o que prejudicaria, em última instância, o próprio consumidor. Ainda, o MPRJ apresentou parecer, opinando pela homologação do acordo firmado com a Webjet para sua exclusão do feito e pelo desprovemento do recurso no tocante às demais apelantes.</p> <p>Ante a intervenção da ANAC no feito, em 11.03.2020, a Azul manifestou sobre a referida intervenção, pontuando que dever se dar na condição de litisconsorte passivo necessário, visto que o objeto da ação é a anulação de regulamentações emanadas pela própria ANAC, havendo claro interesse jurídico de sua parte no feito. Posteriormente, em 22.04.2020, foi proferida decisão que determinou o sobrestamento do feito até o julgamento pelo Supremo Tribunal Federal do REExt 1101937, no qual se discute a abrangência do limite territorial para eficácia das decisões proferidas em Ações Cíveis Públicas, tratado pelo artigo 16 da Lei de Ação Civil Pública (Lei 7.347/1985). No mais, o relator entendeu que a ANAC foi admitida no feito apenas como assistente e não litisconsorte, como reação à última petição apresentada.</p> <p>Em 06.06.2020, a ANAC juntou manifestação nos autos sobre a sua ciência da decisão proferida no dia 22.04.2020, que determinou o sobrestamento do feito até o julgamento pelo Supremo Tribunal Federal do REExt 1101937.</p> <p>Ainda, em 15.06.2020, o feito foi sobrestado para aguardar o julgamento do REExt 1101937 pelo Supremo Tribunal Federal, conforme decisão proferida em 22.04.2020.</p> <p>No momento, aguarda-se o término do sobrestamento para o prosseguimento da Ação.</p>
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia venha a ser condenada a pagar danos materiais e morais causados aos consumidores individualmente, a Companhia poderá vir a sofrer impacto financeiro e reputacional.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

3.	
Processo nº	0046953-80.2016.4.01.3400
Juízo	13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal
Instância	1ª 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	<p>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.</p> <p>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. 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.</p>
Chance de perda	Possível
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.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

4.	
Processo nº	5091670-27.2020.8.13.0024
Juízo	5 Vara da Fazenda Pública e Autarquias da Comarca de Belo Horizonte/MG
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	10/07/2020
Partes no processo	Autor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Réu: Estado de Minas Gerais
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$10.524.333,14 (valor histórico)
Principais Fatos	Trata-se de ação anulatória de multa prevista na legislação consumerista aplicada pelo Ministério Público estadual enquanto órgão de defesa do consumidor. A origem da referida multa, fixada no patamar de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), seria a cobrança de uma taxa de conveniência para emissão de bilhetes pelo programa de fidelidade da Autora feita via internet. Em 10.07.20 foi distribuída a ação. Em 22.07.20 deferido o pedido de antecipação de tutela para suspender a exigibilidade da multa. Em 10.09.20 o Estado de Minas Gerais apresentou contestação. Em 05.11.20 a Azul apresentou replica. E por fim, em 16.11.20 a Azul apresentou petição informando não haver provas a produzir.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto Financeiro no valor de R\$ 1.578.649,97

4.3.1. Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.3.

O valor total provisionado dos processos descritos no item 4.3 em 31 de dezembro de 2020 é de R\$155,8 milhões.

4.4 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos Cujas Partes Contrárias Sejam Administradores, Ex-administradores, Controladores, Ex-controladores ou Investidores

Na data deste Formulário de Referência, não há processos judiciais, administrativos ou arbitrais, que não estejam sob sigilo, em que nós ou nossas controladas sejamos parte e cujas partes contrárias sejam nossos administradores ou ex-administradores, controladores ou ex-controladores ou investidores ou de nossas controladas.

4.4.1 - Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.4.

Não aplicável, tendo em vista que na data deste Formulário de Referência, não há processos judiciais, administrativos ou arbitrais, que não estejam sob sigilo, em que nós ou nossas controladas sejamos parte e cujas partes contrárias sejam nossos administradores ou ex-administradores, controladores ou ex-controladores ou investidores ou de nossas controladas.

4.5 - Processos Sigilosos Relevantes

Não há processos sigilosos relevantes em que nós ou nossas controladas sejamos parte e que não tenham sido divulgados nos itens 4.3 e 4.4. acima.

4.6 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Repetitivos ou Conexos, Não Sigilosos E Relevantes em Conjunto

1. Valores envolvidos: R\$144,3 milhões

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

A Companhia discute em diversos mandados de segurança preventivos a incidência do adicional de 1% da COFINS-Importação previsto pelo §21º do art. 8º da Lei nº 10.865/04, com relação à importação de aeronaves e motores de aeronaves. Até o momento, obtivemos liminares que nos foram favoráveis para afastar a incidência do adicional, bem como acórdãos favoráveis em relação aos mandados de segurança julgados pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região. As decisões favoráveis ainda serão objeto de recurso para que a matéria seja analisada pelo Superior Tribunal de Justiça.

Importante destacar que em relação às aeronaves e motores de aeronaves que são objeto dos mandados de segurança, a Receita Federal lavrou autuações com o objetivo de prevenir a decadência dos valores correspondentes ao adicional de 1% da COFINS-Importação que não foram recolhidos quando da importação, tendo em vista a existência de liminar favorável para suspender a exigibilidade do valor do adicional. Nesse caso, a Receita Federal não aplica multa de ofício nas autuações.

Ainda, a Receita Federal lavrou autuações com o objetivo de exigir o adicional de 1% da COFINS-Importação em relação às importações de aeronaves e motores de aeronaves que não foram precedidas da impetração de mandados de segurança. Nesse caso, a Receita Federal lavra as autuações exigindo o adicional de 1% da COFINS-Importação mais multa de ofício de 75%.

2. Valores envolvidos: R\$15.357.834,00 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

A Companhia está envolvida em 30 ações civis públicas e ações coletivas referentes a objetos conexos (i.e. liberdade tarifária, cobrança de taxas supostamente abusivas, divergência de informações, entre outros).

3. Valores envolvidos: R\$18.961.136,01 (valor da multa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

A Companhia é parte em 132 procedimentos instaurados pelo Ministério Público ou por órgãos de proteção e defesa do consumidor, referentes a objetos conexos (i.e. alteração na malha aérea, atraso ou cancelamento de voo, problemas de danificação e extravio de bagagem, liberdade tarifária, fraudes, erro em reservas, cobrança de taxas supostamente abusivas, divergência de informações, publicidade enganosa, atendimento ao cliente, entre outros).

Todos os procedimentos são classificados como risco de perda provável e a última provisão de valores, de 31 de dezembro de 2020, totaliza R\$ 1.680.605,51.

Entre os 132 procedimentos, somente um procedimento (i.e. notícia de fato nº 0702.18.002565-3) foi instaurado pelo Ministério Público Estadual de Minas Gerais e tem como objetivo discutir divergência de informações. O valor da multa deste procedimento é de R\$ 9.739.375,00 e a última provisão, datada de dezembro de 2020, corresponde ao montante de R\$ 59.189,56, uma vez que foi celebrada transação administrativa em 02/10/2020, através do qual a AZUL se comprometeu a pagar 10 parcelas mensais e sucessivas, sendo a primeira no valor de R\$ 6.089,56 em 01/11/2020, e as demais no valor de R\$ 5.900,00.

Os demais 131 procedimentos foram instaurados por PROCONs municipais ou estaduais e têm como objetivo discutir supostas violações ao direito do consumidor (i.e. alteração na malha aérea, atraso ou

4.6 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Repetitivos ou Conexos, Não Sigilosos E Relevantes em Conjunto

cancelamento de voo, problemas de danificação e extravio bagagem, liberdade tarifária, fraudes, erro em reservas, cobrança de taxas supostamente abusivas, divergência de informações, propaganda enganosa, atendimento ao cliente, entre outros). O valor conjunto da causa destes procedimentos é de R\$9.221.761,01 e a última provisão, datada de 31 de dezembro de 2020, corresponde ao montante de R\$1.621.415,95.

Entre esses 131 procedimentos, há um caso com valor superior a R\$ 1 milhão de reais:

- (i) Procedimento administrativo nº 1418/2017 (28262-D8) instaurado pelo PROCON do Estado de São Paulo, cujo objetivo é discutir questões relacionadas ao atraso e/ou cancelamento de voos. O valor da causa deste procedimento é de R\$2.096.942,00 (valor histórico de 9.3.2017) e a última provisão, datada de dezembro de 2020, corresponde ao montante de R\$172.302,63.

4. Valores envolvidos: R\$34.600.801,94 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

A Companhia e suas controladas discutem em pelo menos 373 ações trabalhistas o pagamento de adicional de periculosidade aos empregados, sendo que pelo menos 49 delas são ações de execução de título judicial, na qual empregados substituídos pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários executam a decisão desfavorável à Companhia que foi proferida no âmbito da ação coletiva n. 0001116-24.2015.5.08.0016, na qual foi deferido o pagamento do adicional de periculosidade a empregados que ocupam determinadas funções.

5. Valores envolvidos: R\$104.481.388,85 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

A Companhia e suas controladas discutem em pelo menos 180 processos trabalhistas descumprimentos relacionados à jornada de trabalho dos empregados e o consequente pagamento de horas extras (por exemplo, excessos de jornada, diferenças de horas de voo, horas em solo, diferenças entre escala executada e planejada, intervalos intrajornada, tempo em solo entre etapas e horas extras por realização de cursos).

6. Valores envolvidos: R\$ 111.780.433,78 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

A Companhia e suas controladas são partes em pelo menos 1.553 processos trabalhistas nos quais os reclamantes buscam sua responsabilização subsidiária pelo pagamento de verbas trabalhistas.

4.7 - Outras Contingências Relevantes

Não existem outras contingências relevantes que não tenham sido divulgadas.

4.8 - Regras do País de Origem e do País em Que os Valores Mobiliários Estão Custodiados

a. Restrições impostas ao exercício de direitos políticos e econômicos:

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

b. Restrições à circulação e transferência dos valores mobiliários:

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

c. Hipóteses de cancelamento de registro, bem como os direitos dos titulares de valores mobiliários nessa situação:

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

d. Hipóteses em que os titulares de valores mobiliários terão direito de preferência na subscrição de ações, valores mobiliários lastreados em ações ou valores mobiliários conversíveis em ações, bem como das respectivas condições para o exercício desse direito, ou das hipóteses em que esse direito não é garantido, caso aplicável:

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

e. Outras questões do interesse dos investidores:

Este item não é aplicável.

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos

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

Não possuímos uma política formalizada de gerenciamento dos riscos abordados no item 4.1. A Companhia entende que as ações estabelecidas por seus administradores são suficientes para controlar e mitigar os riscos a que a Companhia está exposta.

Os programas de ação adotados pela Companhia para gerenciamento de exposição a riscos incluem as estruturas organizacionais, programas, políticas e procedimentos destacados abaixo:

- O funcionamento de Comitê de Auditoria Estatutário que, dentre as suas atribuições, supervisiona as nossas áreas de Riscos Corporativos, Compliance e Auditoria Interna, monitora a qualidade e integridade dos nossos mecanismos de controles internos, bem como avalia e monitora as nossas exposições de risco
- O funcionamento de um Comitê de ESG - *Environmental, Social & Governance*, também estatutário, que dentre outras, tem por atribuições: (i) assessorar o Conselho de Administração nas questões relacionadas ao desenvolvimento e implementação de estratégias e princípios de ESG, acompanhando sua aplicação; e (ii) analisar e apoiar a Diretoria nas atualizações, alterações e inovações do Código de Ética.
- Política para Transações com Partes Relacionadas: A Companhia possui uma Política para Transações com Partes Relacionadas, elaborada pelo Departamento Jurídico, proposta pelo Comitê de ESG e aprovada pelo Conselho de Administração em 8 de novembro de 2017, e alterada em 5 de novembro de 2019, com regras a fim de assegurar que transações, envolvendo partes relacionadas da Azul, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como, situações com potencial conflito de interesses, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Azul.
- Política de Segurança da Informação: A Companhia possui uma “Política de Segurança da Informação” elaborada pelo Departamento de Segurança da Informação e aprovada pelo Gerente Geral de TI em 14 de maio de 2020 que visa preservar os ativos de informação, a reputação e imagem institucional da Azul de acordo com os requisitos do negócio, as leis e regulamentações relevantes. Ela estabelece diretrizes, princípios e responsabilidades sobre o tema Segurança da Informação na Companhia para proteção da confidencialidade, disponibilidade e integridade de suas informações do que tange a segurança de Recursos Humanos, acesso às instalações da Azul, segurança física, do ambiente e das comunicações, equipamentos e gestão de ativo, controle de acesso lógico e remoto e proteção de dados pessoais e privacidade.
- Plano de Respostas em Emergências (PRE): A Companhia possui um Plano de Respostas em Emergências coordenado pelo Departamento de Qualidade e Segurança Operacional e revisado pelo Vice-Presidente Técnico Operacional elaborado em conformidade com a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), nos termos da Portaria nº 706/DGAC, e que estabelece procedimentos a serem seguidos por nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) em resposta a uma situação de crise decorrente de acidente/incidente aeronáutico como, por exemplo, estrutura e formação de equipes de emergências, *checklists* de ações imediatas, transição das operações normais para a emergência e retorno as atividades, gestão ambiental.

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos

- Comitê de Integridade Operacional: O Comitê de Integridade Operacional é formado pelo Presidente, Vice-Presidente Técnico Operacional, Vice-Presidente de Clientes, Diretor Regulamentações Técnicas, Diretor Técnico, Diretora de Aeroportos, Diretor de Serviços ao Cliente e Piloto Chefe, os quais são responsáveis pela análise dos indicadores de pontualidade interna e do mercado, elaboração de planos de ações por área para a melhoria dos indicadores internos e acompanhamento dos resultados das estratégias definidas nos comitês anteriores com o objetivo de garantir a nossa excelência operacional.
- Monitoramento das mudanças de tráfego aéreo: A Companhia possui tripulantes que acompanham em tempo real o tráfego aéreo brasileiro no Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, órgão das Forças Aéreas Brasileiras responsável pelo gerenciamento da navegação aérea, a fim de antecipar possíveis contingências operacionais nos aeroportos contribuindo para que a Companhia tenha acesso a informações para uma tomada de decisão tempestiva sobre a necessidade de adequação de sua malha operacional.
- Código de Ética e Conduta: A Companhia possui um Código de Ética, e aprovado pelo Conselho de Administração cuja versão atual foi aprovada em 1 de março de 2021, que objetiva reunir um conjunto de princípios éticos e normas de conduta que norteiam os negócios e decisões da Companhia, consagra nossos valores e serve como um guia a ser utilizado por todos os nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) no exercício diário de suas atribuições. O Código é disponibilizado na Intranet da Companhia e deve ser revisitado anualmente por todos os tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores); durante o treinamento mensal para os novos admitidos, cada tópico do Código é apresentado e explicado. O Comitê de Ética e Conduta é composto pelo Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, Diretores das áreas de Recursos Humanos e Jurídico e o Responsável de *Compliance* e é responsável por: (i) avaliar os casos de violação do Código de Ética, (ii) esclarecer dúvidas, resolver situações relacionadas às normas de conduta que norteiam os negócios e decisões da Companhia e (iii) aprovar e acompanhar o desenvolvimento de ações para inibir condutas de nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) e terceiros contrárias ao nosso Código.

Entendemos que as práticas e os controles internos por nós adotados para gerenciamento de riscos são eficientes e adequadas, não havendo, portanto, neste momento, necessidade de adoção de uma política formalizada de gerenciamento de riscos.

b. Os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos, quando houver, incluindo:

Os objetivos e estratégias de cada um dos programas de ação que compõem a nossa política de gerenciamento de riscos estão expostos acima.

c. Adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política adotada

Entendemos que nossa estrutura operacional de controle interno está adequada para mitigar ou controlar os riscos aos quais a Companhia está sujeita.

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

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

Nós possuímos uma política de gerenciamento de riscos de mercado ("Política de Gestão de Risco"), datada de 14 de abril de 2011. Em 09 de março de 2020 a Política de Gestão de Risco foi revisada e aprovada pelo Conselho de Administração.

b. os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos de mercado, quando houver, incluindo:

i. os riscos de mercado para os quais se busca proteção

Nossa Política de Gestão de Risco estabelece os critérios a serem seguidos na gestão ativa e contínua dos riscos financeiros, através da proteção contra cenários adversos com intuito de reduzir a exposição e volatilidade de preços, para preservar nossos resultados e patrimônio.

Estamos expostos aos riscos de mercado decorrentes de nossas operações, dentre os quais consideramos mais relevantes os seguintes riscos: (i) risco de taxa de juros (Gestão do Risco de Taxa de Juros); (ii) risco de câmbio (Gestão do Risco Cambial); e (iii) riscos relacionados a variações nos preços do combustível da aviação (Gestão de Risco do Preço do Combustível).

ii. a estratégia de proteção patrimonial (hedge)

Utilizamos as operações de *hedge* unicamente como meio de proteção relativo a oscilações de preços e moedas. Na contratação de operações de derivativos, devem ser observados os seguintes parâmetros: (i) os derivativos devem estar vinculados à exposição efetiva da Companhia em relação ao produto ou moedas; e (ii) as operações não devem resultar em alavancagem da Companhia, sendo o limite máximo de exposição o equivalente aos limites delimitados nas diretrizes abaixo, de Gestão do Risco de Taxa de Juros, Gestão do Risco Cambial e Gestão de Risco do Preço de Combustível. A Companhia pode, eventualmente, colocar-se em posição inferior à porcentagem mínima definida abaixo, quando as condições de mercado não forem favoráveis para a execução de contratos de *hedge*.

Conforme exposto, nossa gestão de riscos envolve os seguintes procedimentos: Gestão do Risco Cambial, Gestão do Risco de Taxa de Juros e Gestão de Risco do Preço do Combustível.

Gestão de Risco Cambial

(i) envolve a celebração de contratos de derivativos contratados com bancos e/ou aplicações financeiras em moeda estrangeira (dólares norte-americanos); e

(ii) exposição contratada: a proteção somada das duas operações acima deve ficar entre 50% e 100% da exposição referente ao fluxo de caixa não operacional para os próximos 12 meses. São consideradas fluxo de caixa não operacional as amortizações e pagamentos de juros de dívidas contratadas em moeda estrangeira e a porção de capital próprio para investimentos realizados em moedas estrangeiras. A exposição da Companhia aos pagamentos em moeda estrangeira das despesas consideradas operacionais, para a gestão de risco cambial, deve ser coberta pela própria receita advinda da operação da empresa.

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

Gestão de Risco do Preço do Combustível

- (i) envolve a contratação de instrumentos derivativos oferecidos por instituições financeiras, ou a compra, por meio de contratos de entrega futura do volume de combustível a ser abastecido diretamente com os nossos fornecedores;
- (ii) exposição contratada: nós podemos contratar operações de hedge dentro dos limites abaixo:
 - a. até 40% do consumo de combustível projetado para os próximos 12 meses;
 - b. até 80% do consumo de combustível projetado para os próximos 12 meses caso o preço do barril de petróleo West Texas Instrument (WTI), cotado na tela da Bloomberg (ou equivalente), esteja abaixo de US\$ 50,00; e
 - c. até 20% do consumo de combustível projetado para o consumo de combustível entre o 13º até o 24º mês, caso o preço do barril de petróleo West Texas Instrument (WTI), cotado na tela da Bloomberg (ou equivalente), esteja abaixo de US\$ 50,00.

Gestão de Risco de Taxa de Juros

- (i) envolve a celebração de contratos de derivativos (*swaps*) contratados com instituições financeiras;
- (ii) exposição contratada: a companhia poderá contratar instrumentos de proteção para oscilações nas taxas de juros conforme os limites abaixo:
 - a. entre 0% e 100% para a exposição a taxas de juros do mercado internacional (Libor, Euribor, etc)
 - b. entre 0% e 50% para taxas de juros do mercado doméstico (CDI, TJLP, etc)
Contabilidade de hedge (*hedge accounting*)

Os instrumentos financeiros derivativos designados como operações de hedge são inicialmente reconhecidos a seu valor justo (*fair value*) na data em que o derivativo é contratado, sendo reavaliados subsequentemente também ao valor justo. Derivativos são apresentados como ativos financeiros quando o valor justo do instrumento for positivo, e como passivos financeiros quando o valor justo do instrumento for negativo.

Quaisquer ganhos ou perdas resultantes de mudanças no valor justo de derivativos durante o exercício são lançados diretamente no resultado do período, com exceção da parcela eficaz dos hedges de fluxo de caixa que é reconhecida diretamente no patrimônio líquido, em outros resultados abrangentes, enquanto ainda não realizados e lançados no resultado quando da liquidação do item objeto de *hedge*.

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

Para fins de contabilidade de *hedge* (*hedge accounting*), utilizamos as seguintes estratégias:

Hedges de fluxo de caixa

Em 31 de dezembro de 2020 não tínhamos contratos designados como hedge de fluxo de caixa.

Hedges de valor justo (*fair value*)

Em 31 de dezembro de 2020 não tínhamos contratos designados como hedge de valor justo

iii. os instrumentos utilizados para proteção patrimonial (hedge)

Utilizamos contratos de *swap* para oferecer proteção contra nossa exposição ao risco de incremento nas taxas de juros relacionadas às nossas transações de arrendamento e compromissos firmes de aeronaves.

Para gerenciar o risco cambial ao qual estamos expostos, celebramos contratos de NDFs (*non-deliverable forwards*) que são contratos a termo de moeda estrangeira, e contratos de opções de compra e venda de moeda estrangeira.

A fim de nos protegermos dos riscos relacionados a variações nos preços do combustível, celebramos contratos de compra à termo de petróleo com diversos bancos.

iv. os parâmetros utilizados para o gerenciamento desses riscos

Para gerenciamento dos riscos de mercado aos quais estamos expostos, analisamos as variações históricas e projeções futuras de diversos indicadores (dólar norte-americano, juros e preço do combustível) e comparamos com os valores utilizados no orçamento anual que a Companhia elabora no decorrer do ano, visando à liquidez, eficiência e segurança.

Todas as atividades com derivativos para fins de gestão de risco são realizadas por especialistas. Neste sentido, utilizamos instrumentos financeiros derivativos somente para a cobertura de riscos identificados e em montantes compatíveis com os valores relacionados ao risco em questão. Para as operações contratadas, é realizado acompanhamento ativo das taxas frente às vigentes no mercado.

v. se o emissor opera instrumentos financeiros com objetivos diversos de proteção patrimonial (hedge) e quais são esses objetivos

Não operamos instrumentos financeiros com objetivos diversos de proteção patrimonial (*hedge*).

vi. a estrutura organizacional de controle de gerenciamento de riscos de mercado

Nossa Política de Gestão de Risco estabelece diretrizes, limites, prazos e alçadas para monitoramento contínuo de nossa exposição a riscos, bem como proíbe a realização de operações de natureza meramente especulativa com instrumentos derivativos.

Mensalmente, nossa tesouraria, em conjunto com nossa Diretoria Financeira, Jurídica e Vice-Presidência Financeira, avaliam nossas exposições a riscos e impactos de possíveis cenários adversos, bem como definem as estratégias para gestão ativa de riscos. Em nossa Política de Gestão de Risco, há as seguintes responsabilidades:

Vice-Presidente Financeiro: Aprova as estratégias de gestão ativa de risco e as diretrizes adotadas para *hedge*;

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

Diretor Jurídico: Revisa e valida todos os contratos de proteção (*hedge*) com as contrapartes;

Diretor Financeiro: Define a diversificação da exposição aos riscos, aprova as operações com derivativos e/ou qualquer outro instrumento a ser utilizado; e

Gerente de Tesouraria: Identifica e mensura os riscos financeiros que nos afetam, acompanha qualitativamente os riscos, estuda a adequação dos instrumentos de mitigação dos riscos, bem como cota, executa e monitora as operações com derivativos. Além disso, também monitora as pessoas autorizadas a acessar as planilhas de trabalho, definindo os acessos permitidos e conflitantes e revisa as operações financeiras antes de sua formalização, para garantir que todas as operações estejam de acordo com nossas diretrizes.

c. adequação da estrutura operacional e controles internos para verificação da efetividade da política adotada

Os riscos são monitorados de forma contínua por nossa administração. Ajustes e eventuais adaptações aos procedimentos de controles internos são realizados por nossos administradores à medida que são considerados necessários.

Conforme descrito no item “vi” acima, nossa tesouraria, em conjunto com nossa diretoria financeira, jurídica e vice-presidência financeira, avaliam a eficácia de nossa política mensalmente.

5.3 - Descrição Dos Controles Internos

A área de Riscos Corporativos é responsável pelo mapeamento dos riscos corporativos, avaliação da exposição e definição de controles internos. A área de Auditoria Interna fornece 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 Riscos Corporativos e Auditoria Interna, utiliza como modelo para avaliar o ambiente de controles internos tomando como referência as 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 a área de Riscos Corporativos, executam procedimentos de revisão e atualização das matrizes de riscos e controles e análise do desenho dos controles. Os testes de efetividade dos controles internos são realizados pela área de Auditoria Interna. 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 Riscos Corporativos e Auditoria Interna, a fim de garantir efetividade na mitigação dos riscos relacionados aos processos.

A Administração da Companhia avaliou a eficácia dos controles internos relativos à elaboração das nossas demonstrações financeiras para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2020, de acordo com a *Section 404* da Lei Sarbanes-Oxley, e não foram identificadas deficiências significativas. É importante mencionar que a administração não avaliou, no entanto, os controles internos sobre os relatórios financeiros da Azul Conecta, suportados pelo fato da Companhia ter sido adquirida durante os trabalhos de avaliação anual.

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 causa de mudanças nas condições, ou que o grau de adesão às políticas e aos procedimentos venha a se deteriorar.

5.3 - Descrição Dos Controles Internos

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 interno.

A área de Riscos Corporativos é responsável pela estrutura de nossos controles internos e realiza o mapeamento/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 controles internos de acordo com o 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 nossa 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 Riscos Corporativos apresentam trimestralmente para o Comitê de Auditoria Estatutário o cenário de funcionamento dos controles internos, detalhando os principais processos e controles com fragilidades e deficiências e o andamento dos planos de ação para correções.

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 nossos auditores independentes conduziram a avaliação dos controles internos da Companhia, em conexão com a auditoria da demonstração financeira para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, e de acordo com o relatório emitido, as deficiências identificadas não foram consideradas significativas.

Todas as deficiências foram apresentadas pelos nossos Auditores Independentes no Comitê de Auditoria Estatutário, embora nenhuma das deficiências comprometeu a divulgação das Demonstrações Financeiras da Companhia.

5.3 - Descrição Dos Controles Internos

e. Comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

A nossa Administração tomou ciência sobre o relatório do auditor independente sobre os controles internos da Companhia relacionados ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020. Embora os pontos reportados no estudo não comprometam a divulgação das Demonstrações Financeiras da Companhia, a Diretoria apreciou detalhadamente seus pontos e endereçou todos os aspectos levantados para aprimorar seu ambiente de Controles Internos e de Tecnologia da Informação.

5.4 - Programa de Integridade

a. se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e 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

As regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública estão descritas no nosso Código de Ética e Conduta (“Código”), aprovado pelo Conselho de Administração, cuja versão atual data de 1 de março de 2021, bem como em normas internas voltadas para o gerenciamento de riscos e aplicação de medidas disciplinares, as quais são atualizadas conforme os riscos sejam reavaliados ou surgirem necessidade de adequação à legislação aplicável.

A Azul é comprometida com as leis de prevenção e combate a corrupção e lavagem de dinheiro, em especial a Lei Anticorrupção Brasileira (nº 12.846/13) e 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 quando estas envolvem atos de corrupção ou quaisquer outros que possam lesar a administração pública, nacional ou estrangeira.

(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 área de Riscos Corporativos & Compliance, em conjunto com a Auditoria Interna, são responsáveis por identificar, auditar e monitorar quaisquer atividades em desacordo com as políticas da Companhia.

Adicionalmente, temos um Comitê de Ética e Conduta, não permanente e não estatutário, ao qual cabe (i) gerir o Código; (ii) analisar e julgar os casos de violação de maior gravidade do Código; (iii) impor as sanções disciplinares cabíveis; e (iv) deliberar sobre o esclarecimento de quaisquer dúvidas com relação ao seu conteúdo. O Comitê de Ética e Conduta é composto por 4 (quatro) membros, sendo: (i) o Diretor Vice-Presidente Financeiro da Companhia (ou, alternativamente, um Diretor convidado), que atuará como Coordenador do Comitê; (ii) o Diretor Jurídico; (iii) o Diretor de Recursos Humanos; e (iv) Responsável de *Compliance*.

(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 tem aplicação obrigatória a todos os tripulantes da Azul (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), bem como os membros do Conselho de Administração, e governa as ações, relacionamento e comportamento da Companhia (incluindo todas as suas controladas) e dos tripulantes (que deverão observá-lo, declarando sua ciência e adesão ao Código) e deve ser aplicável aos parceiros de negócios da Companhia, nos termos do artigo 42, III, do Decreto nº 8.420/2015.

5.4 - Programa de Integridade

- **se e com que frequência os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados são treinados em relação ao código de ética ou de conduta e às demais normas relacionadas ao tema**

A Companhia conta com um programa de treinamento com foco nos temas abordados no Código de Ética e Conduta, obrigatório a todos os colaboradores convocados para a qualificação e conscientização acerca das condutas, princípios e conceitos previstos no Código. Tais treinamentos são organizados anualmente ou sempre que forem necessários.

Ainda, todos os tripulantes da Companhia, incluindo seus diretores e conselheiros, devem assinar o Termo de Recebimento e Aceite do Código, declarando que estão cientes e que compreenderam os princípios de conduta ética e moral que regem todas as relações de trabalho e a condução dos negócios da Companhia.

- **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: advertência verbal, advertência escrita, suspensão (1 dia, 3 dias ou 5 a 15 dias), dispensa ou dispensa por justa causa. Tais sanções estão previstas no Procedimento Operacional Padrão “Medidas Disciplinares”, emitido pela área de Administração de Pessoal.

- **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 9 de março de 2020 e encontra-se disponível em nossa intranet (para consulta interna), no nosso site de Relações com Investidores (www.ri.voeazul.com.br), além das páginas da CVM (www.cvm.gov.br) e B3 (www.b3.com.br).

b. se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:

Possuímos um canal de comunicação dedicado ao relato de desvios de comportamento ético envolvendo a empresa e nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores).

O Canal Confidencial permite que Tripulantes), clientes e fornecedores possam, de forma segura e, se desejada, anônima, relatar quaisquer casos de desvio de conduta ou comportamento que estejam em desacordo com os nossos valores, conforme descrito no Código de Ética.

Além de essencial para garantirmos nossa integridade, o canal é primordial para fomentar a confiança e a transparência nas nossas relações de trabalho e nos ajuda a promover um ambiente com elevado padrão ético, preservando nossa idoneidade.

5.4 - Programa de Integridade

O canal é operado por uma empresa externa especializada, a ICTS Protiviti. Essa empresa recebe todas as informações comunicadas ao Canal Confidencial e promove o encaminhamento de cada situação ao nosso Comitê de Ética, 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 do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul. Ainda, se preferir, o contato pode ser feito diretamente pelo telefone 0800 377 8050.

c. se o emissor adota procedimentos em processos de fusão, aquisição e reestruturações societárias visando à identificação de vulnerabilidades e de risco de práticas irregulares nas pessoas jurídicas envolvidas

Em processos de fusão, aquisição e reestruturações societárias realizamos uma diligência prévia, que inclui, sem limitação, a análise de documentos legais, fiscais e contábeis, para verificar se as pessoas jurídicas envolvidas estiveram ou estão implicadas em atos lesivos à administração pública, nacional ou estrangeira. Quando necessário, esses processos de diligência poderão contar com o auxílio de terceiros contratados.

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.

5.5 - Alterações significativas

Durante o ano de 2020, as principais alterações significativas nos riscos descritos na seção 4, referem-se aos riscos referentes às consequências geradas pela pandemia do COVID-19. Segue abaixo os riscos adicionais mencionados que podem ser consultados com maiores detalhes na seção 4 deste formulário de referência:

O surto de doenças altamente transmissíveis em todo o mundo, como a atual pandemia do coronavírus (COVID-19), pode levar a uma maior volatilidade no mercado de capitais global e resultar em pressão negativa sobre a economia mundial, incluindo a economia brasileira, impactando o mercado de negociação das ações de nossa emissão

O surto de doenças altamente contagiosas em todo o mundo, como a atual pandemia de coronavírus (COVID-19), pode levar a grandes perturbações e maior volatilidade no capital global e nos mercados financeiros, resultando em pressões negativas sobre a economia mundial, incluindo a economia brasileira, impactando o mercado de negociação de nossas ações, inclusive na forma de ADSs, e nossas classificações de dívida.

Mesmo com as novas medidas de isolamento social, provenientes da segunda onda da pandemia do COVID-19, a companhia mantém suas estratégias para fortalecer a liquidez, continua sendo fiel à sua estratégia de malha exclusiva, incluindo novos protocolos voltados para a higienização das aeronaves e proteção de nossos tripulantes e clientes e conforme o avanço da vacinação da população brasileira ocorra, entendemos que os principais riscos decorrentes da pandemia do COVID-19 venham a ser reduzidos.

5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e controles internos

No último exercício social, não houve alterações significativas nos principais riscos de mercado a que estamos expostos.

6.1 / 6.2 / 6.4 - Constituição do Emissor, Prazo de Duração E Data de Registro na Cvm

Data de Constituição do Emissor	15/01/2008
Forma de Constituição do Emissor	Constituída por meio de subscrição particular de ações, sob a forma de sociedade por ações de capital fechado.
País de Constituição	Brasil
Prazo de Duração	Prazo de Duração Indeterminado
Data de Registro CVM	07/04/2017

6.3 - Breve Histórico

Fomos fundados em 15 de janeiro de 2008 pelo empreendedor David Neeleman e começamos a operar em 15 de dezembro de 2008. Apoiados pelo Sr. Neeleman e por outros acionistas estratégicos, nos beneficiamos de nossas parcerias e investimos em uma plataforma operacional robusta e expansível. Temos uma liderança executiva que combina efetivamente a experiência no mercado local com diversificada experiência internacional e conhecimento das melhores práticas dos Estados Unidos, o maior mercado de aviação do mundo.

O nosso capital inicial de R\$400,7 milhões nos permitiu investir de forma pioneira em uma plataforma operacional de crescimento e em uma frota de aeronaves nova e eficiente. Em menos de seis meses de operações, em maio de 2009, nos tornamos a terceira maior companhia aérea do Brasil em termos de participação no mercado doméstico, de acordo com a ANAC. Nossa frota em operação cresceu de três Embraer E-Jets, em dezembro de 2008, para um total de 168 aeronaves, constituídas por 60 Embraer E-Jets, 33 aeronaves ATR, 45 aeronaves de nova geração A320neo, 11 Airbus A330s, 17 Cessna e dois cargueiros Boeing 737, em 31 de dezembro de 2020.

Em agosto de 2012, adquirimos a TRIP, que era então a maior companhia aérea regional da América do Sul em número de destinos. A similaridade de frotas entre as duas companhias aéreas nos permitiu integrar rapidamente todas as atividades da TRIP em junho de 2014. A aquisição da TRIP aumentou substancialmente a conectividade de nossa malha, nos possibilitando atender a 106 destinos quando da conclusão da aquisição, e nos tornar a empresa aérea líder em termos de decolagens em 82 cidades, em 31 de dezembro de 2020. Ademais, consolidamos, com o rápido crescimento, nossa posição como líder no mercado de aviação regional no Brasil. Em 31 de dezembro de 2020, éramos a maior companhia aérea do Brasil em termos de decolagens e de cidades atendidas, com aproximadamente 700 decolagens diárias compreendendo mais de 110 destinos – uma malha sem paralelo com mais de 200 rotas diretas.

Alavancando a força da malha que construímos ao longo dos últimos anos, em dezembro de 2014, começamos a operar voos internacionais com aeronaves Airbus A330, servindo milhões de passageiros que não possuíam uma opção conveniente para viagens internacionais.

Como parte de nossos planos de expansão global, também fizemos acordos de *codeshare* com a United e com a Transportes Aéreos Portugueses S.A. (“TAP”), possibilitando aos nossos passageiros fazerem conexão para mais de 200 destinos em todo o mundo, além dos mais de 110 destinos que atendemos atualmente.

Além disso, durante 2020, assinamos um acordo doméstico de *code-share* com a LATAM Airlines Brasil para conectar rotas 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. Conforme o Fato Relevante divulgado no 24 de maio de 2021, a LATAM Airlines Brasil decidiu encerrar o acordo de *codeshare*. Adicionalmente, anunciamos um possível movimento de consolidação do setor.

Em 21 de fevereiro de 2020, nossa subsidiária integral, Azul Linhas Aéreas Brasileiras, e Two Taxi Aereo, “TwoFlex” (recentemente renomeada de Azul Conecta), anunciaram que firmaram “Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças” sob o qual concordamos em adquirir a regional brasileira transportadora TwoFlex pelo preço total de compra de R\$123 milhões. A TwoFlex é uma companhia aérea doméstica com sede em Jundiá, Brasil, fundada em 2013 e oferece serviço regular de passageiros e carga para 39 destinos no Brasil, dos quais apenas três destinos regionais são servidos atualmente pela Azul.

6.3 - Breve Histórico

A TwoFlex também possui 14 slots diários de embarque e desembarque na pista auxiliar de Congonhas, no centro de São Paulo. Congonhas é um aeroporto particularmente cobiçado por sua proximidade com os centros comerciais de São Paulo. Atualmente, "nossos dois concorrentes maiores, Gol e LATAM, controlam a maioria dos voos em Congonhas. A frota da TwoFlex é composta por 17 aeronaves Cessna Caravan de nossa propriedade, um turboélice regional com capacidade para 9 passageiros.

A transação foi aprovada sem restrições pelo CADE, em 27 de março de 2020. 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 uma parcela final de até R\$30 milhões, que será depositada em garantia em favor da Companhia por determinado período. Com a Azul Conecta, chegaremos a mais de 200 cidades nos próximos anos.

6.5 - Informações de Pedido de Falência Fundado em Valor Relevante ou de Recuperação Judicial ou Extrajudicial

Até a data deste Formulário de Referência não houve qualquer pedido requerendo a nossa falência e/ou nossa recuperação judicial ou extrajudicial.

6.6 - Outras Informações Relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 6 do Formulário de Referência.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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 2020, oferecíamos aproximadamente 700 voos diários atendendo a mais de 110 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de 203 rotas sem escala, sendo única operadora em 77% destas rotas.

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, e a Azul Cargo, unidade de soluções logísticas.

O Brasil é um país continental com mais de 8,5 milhões de quilômetros quadrados de área e atualmente está entre os cinco maiores mercados domésticos de aviação do mundo, de acordo com a IATA (*International Air Transport Association*). Desde 2008, o número de passageiros transportados no mercado doméstico por companhias aéreas no Brasil aumentou em 90% para 95 milhões em 2019, 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 2020.

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 2020, operávamos uma frota de 146 aeronaves *narrowbody* e *widebody* com uma idade média de 6,9 anos, significativamente mais jovem do que a frota de nossos principais concorrentes. Adicionalmente, considerando as 17 aeronaves Cessna Caravan adquiridas pela TwoFlex em maio (sendo três exclusivas para o transporte de cargas e uma arrendada para o corpo de bombeiros de Minas Gerais), temos aeronaves com 9 a 214 assentos, o que nos permite ter maior flexibilidade para adequar de forma eficiente nossa capacidade à demanda. Incluindo as aeronaves Cessna, a idade média das nossas aeronaves é de 8,3 anos. 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 74 em 31 de dezembro de 2020.

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

vários dos destinos que atendemos. 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 52,8 pontos em 2020, significativamente maior que o NPS da Gol de 38 pontos. 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.

Continuamos investindo e expandindo nosso programa de fidelidade TudoAzul, que contava com 12,6 milhões de associados e 68 parceiros do programa em 31 de dezembro de 2020. No último trimestre do ano 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. 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 2020 a receita da Azul Cargo aumentou 38,4% ano a ano, totalizando R\$764,1 milhões, e nossa participação em termos de volume de carga transportada no Brasil foi de 33%. Além disso, pretendemos continuar aumentando nossas receitas auxiliares e outras receitas, incluindo a Azul Viagens, nossa operadora de turismo.

Em 2020 atingimos uma receita de R\$5,7 bilhões e um prejuízo líquido de R\$10,8 bilhões, principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19 na demanda de passageiros. Tivemos um impacto com eventos não recorrentes de R\$62,5 milhões em 2020.

Nossas Vantagens Competitivas

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

Maior malha aérea do Brasil

Em 31 de dezembro de 2020, mesmo com a redução acentuada na demanda de passageiros devido à pandemia do COVID-19, tínhamos a maior malha aérea do Brasil em termos de decolagens e cidades atendidas, com aproximadamente 700 voos diários atendendo a 112 destinos, resultando em uma malha de 203 rotas sem escala. No mesmo período, fomos a única operadora em 77% de nossas rotas. 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. No entanto, por operarmos em uma indústria extremamente competitiva, ações de nossos concorrentes podem vir a nos afetar negativamente e mudar esse cenário. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco: “*Operamos em uma indústria extremamente competitiva e ações dos nossos concorrentes podem nos afetar negativamente*”.

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, aeronaves que acomodam até 136 passageiros, ATRs que acomodam 70 passageiros, Caravans de nossa recém adquirida subsidiária Azul Conecta, que acomodam entre 9 e 12 passageiros, e Airbus A320neos de nova geração com baixo consumo de combustível que acomodam até 174 passageiros, além da maior variante da família, o Airbus A321neo, que acomoda 214 passageiros. Por outro lado, todas as aeronaves operadas pela Gol e pela Latam em voos domésticos no Brasil têm entre 138 e 220 assentos. Consequentemente, o custo médio de viagem de nossa

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

frota de R\$45,9 milhões em 31 de dezembro de 2020 foi 22,0% menor do que o dos maiores jatos Boeing 737-800 operados pela Gol. Também operamos 10 Airbus A330 para atender a mercados internacionais e dois cargueiros Boeing 737 para apoiar nossa unidade de negócios de carga. Durante a pandemia em que tivemos uma redução na demanda, principalmente nos voos internacionais, toda a nossa frota foi redimensionada para melhor aproveitamento de cada aeronave, de acordo com a nova demanda apresentada.

À medida que aumentamos nossa frota, utilizamos e dependemos mais de aeronaves fabricadas pela Embraer, ATR e Airbus e estamos sujeitos a ser adversamente afetados por qualquer indisponibilidade ou necessidade de manutenção de tais aeronaves. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco *“Nós utilizamos e dependemos de aeronaves fabricadas pela Embraer, ATR e Airbus, e podemos ser adversamente afetados em caso de intempetividades nas entregas das aeronaves, se as aeronaves fabricadas por tais companhias não estiverem disponíveis ou se estiverem sujeitas à manutenção constante ou, ainda, se a opinião pública for negativa a respeito de tais aeronaves”*.

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. Acreditamos que nosso plano de frota nos permitirá manter essa vantagem em termos de custo por voo e reduzir nosso custo por assento, tanto em termos absolutos quanto relativos 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\$24,71 centavos de real no exercício social findo em 31 de dezembro de 2020. Acreditamos que a abrangência de nossa malha e a qualidade de nossos serviços nos permitam atrair passageiros.

O número de voos em Viracopos, nosso principal aeroporto, ilustra o sucesso de nosso modelo de estímulo de demanda. Focando em mercados com pouco ou nenhum serviço aéreo, conseguimos, na nossa visão, estabelecer um modelo de sucesso que aumentou significativamente o tráfego no aeroporto de Viracopos durante os últimos 12 anos. Em novembro de 2008, antes de iniciarmos as operações, as companhias aéreas que serviam Viracopos ofereciam apenas doze partidas diárias para oito destinos. Em 31 de dezembro de 2020, Viracopos oferecia 121 partidas domésticas diárias para 45 destinos, e detínhamos uma participação de 95,0% dessas partidas diárias.

No entanto, por operarmos em uma indústria extremamente competitiva, ações de nossos concorrentes podem vir a nos afetar negativamente e mudar esse cenário. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco: *“Operamos em uma indústria extremamente competitiva e ações dos nossos concorrentes podem nos afetar negativamente”*.

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 (aproximadamente 87% de receitas de passageiros no exercício social findo em 31 de dezembro de 2020 e uso associado de ferramentas de rede social;

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

- 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, 22,0% menor do que o da Gol. Além disso, nossa média de funcionários por aeronave de 74 era a mais baixa do Brasil, comparada com 109 para a Gol em 31 de dezembro de 2020.

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.

Apesar de mantermos uma estrutura de custo eficiente, a indústria aérea caracteriza-se por margens brutas de lucro baixas, devido aos altos custos fixos. Dessa forma, podemos não ser capazes de reduzir nossas despesas para responder a deficiências em nossas receitas. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco *“Em razão de a indústria aérea caracterizar-se por ter custos fixos significativos e receitas relativamente elásticas, companhias aéreas não conseguem reduzir suas despesas para responder a deficiências nas receitas esperadas, e o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas”*.

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 em um título conversível em uma participação econômica de 41,25% na TAP.

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

A 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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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 desdobramentos.

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 acordo de *codeshare* incluiu inicialmente 50 rotas domésticas não sobrepostas de/para as cidades de Brasília (BSB), Belo Horizonte (CNF), Recife (REC), Porto Alegre (POA), Campinas (VCP), Curitiba (CWB) e São Paulo (GRU), proporcionando aos clientes no Brasil uma vasta gama de novas e mais convenientes oportunidades de conexão. O *codeshare* também possibilitou uma experiência de viagem mais tranquila entre os voos da Azul e da LATAM com emissão compartilhada, check-in e transporte de bagagem.

Conforme o Fato Relevante divulgado no 24 de maio de 2021, a LATAM Airlines Brasil decidiu encerrar o acordo de *codeshare*. Adicionalmente, anunciamos um possível movimento de consolidação do setor.

Acreditamos que nossas parcerias estratégicas com essas companhias aéreas forneçam aos membros do TudoAzul uma ampla variedade de opções de resgates atraentes. Tendo em vista que os referidos acordos de *codeshare* representam parcerias importantes para nós, podemos ser adversamente afetados em caso de perda da parceria ou por quaisquer atos de nossos parceiros relevantes. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco “*Confiamos em companhias aéreas parceiras para codeshare e acordos de marketing de fidelidade, e a perda de um parceiro comercial significativa devido à falência, incorporação ou por outro motivo poderia nos afetar de forma adversa*”.

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. Nosso potencial de crescimento e a manutenção dos nossos resultados e da cultura corporativa voltada ao cliente estão diretamente relacionados à nossa capacidade de atrair e reter os melhores profissionais disponíveis no setor aéreo brasileiro, e podemos ter dificuldades em contratar ou manter tais funcionários. Para mais informações, vide nossos

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco *“Dependemos da capacidade de nossa alta administração; a perda de qualquer membro da nossa administração, incluindo o presidente do nosso Conselho de Administração ou nossos principais executivos, pode afetar negativamente o nosso negócio.*

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 mais altas entre as maiores empresas aéreas do Brasil nos últimos quatro anos, de acordo com a CIRIUM com 87,0%, 85,0%, 86,5% e 87,5% de pontualidade nos exercícios sociais findos em 2020, 2019, 2018 e 2017. Além disso nossa taxa de regularidade totalizou 98,9% em 2020, 98,6% em 2019, 98,5% em 2018 e 98,8% em 2017.

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 2020, 68% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Além disso, usamos o NPS (Net Promoter Score) para medir a satisfação do cliente e, em 2020, nossa pontuação média totalizou 52,8 pontos, significativamente superior à pontuação da Gol de 38 pontos.

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

- 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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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 12,6 milhões de membros em 31 de dezembro de 2020, 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;
- 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.

Apesar dos nossos esforços na construção de uma marca reconhecida e com foco no atendimento ao cliente, nossa reputação pode ser adversamente afetada por fatores alheios à nossa vontade. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco “Nossa reputação e a cotação das nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, podem ser prejudicados por eventos fora de nosso controle”.

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 David Neeleman, um 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 única subsidiária operante, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

Nosso Vice-Presidente de Finanças 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 Vice-Presidente de Receitas, Abhi Shah, com mais de 16 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;

Nosso 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.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Nosso Vice-Presidente de Operações, Flávio Costa, é parte da nossa equipe fundadora desde o começo, possui mais de 40 anos 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.

Nosso sucesso futuro está altamente relacionado com a continuidade dos serviços prestados pela nossa administração e a perda de quaisquer desses membros poderia nos afetar adversamente. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco *“Dependemos da capacidade de nossa alta administração; a perda de qualquer membro da nossa administração, incluindo o presidente do nosso Conselho de Administração ou nossos principais executivos, pode afetar negativamente o nosso negócio.*

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

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

Acreditamos que nossa frota diversificada 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.

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 servidos por nossas aeronaves Caravan, 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 Cessna e ATR nos dão uma grande vantagem competitiva para entrar em novas cidades e acessar a demanda não atendida, já que essas aeronaves têm entre 9 e 70 lugares e, portanto, precisam de menos passageiros para que o voo seja lucrativo.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Acreditamos que há oportunidades consideráveis para conectar com serviço sem escalas cidades que atendemos atualmente através de conexões. Acreditamos que nossa aeronave E- Jet 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, a fim de alcançar ou aumentar ainda mais nossa superioridade de horários sobre nossos concorrentes. Por exemplo, aumentamos o nosso número de voos diários na rota Viracopos—Rio de Janeiro de três para 15 entre março de 2009 e dezembro de 2019, e na rota Viracopos—Belo Horizonte de quatro para 10 entre agosto de 2009 e dezembro de 2019. Ao proporcionar esta conveniência extra aos nossos clientes, buscamos continuar estimulando a demanda por nossos produtos e serviços.

Em dezembro de 2016, introduzimos aeronaves Airbus A320neos de nova geração, com 56 assentos a mais do que nossas atuais aeronaves Embraer E-Jets, em voos de maior distância entre cidades-foco com perfil de lazer e durante horários de pico. Para os mercados de lazer, de longa distância, e de alta densidade, acreditamos que o A320neo nos proporciona o custo por assento mais competitivo da indústria. Na época, começamos a voar entre nosso hub principal no aeroporto de Viracopos e nosso hub regional em Recife com o A320neo. Para este voo de aproximadamente três horas, os Airbus A320neos nos propiciam custos por assento 29% mais baixos do que os Embraer E-Jets e um custo por viagem 5% maior comparado aos E-Jets, e oferecem capacidade suficiente para conectar clientes em ambos os hubs para outros destinos em nossa malha.

Começamos a adicionar os E2s para substituir os E-Jets a partir do segundo semestre de 2019. Os E2s têm 18 assentos adicionais e um custo por assento 25% menor e um custo por viagem 14% menor comparado aos E-Jets.

Acreditamos que, ao aplicar essa estratégia, continuaremos melhorando nossa rentabilidade, reduzindo nosso custo por assento e, ao mesmo tempo, expandindo a receita.

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 12,6 milhões de membros e 68 parceiros do programa em 31 de dezembro de 2020, o programa TudoAzul vende pontos de fidelidade a parceiros comerciais, bem como diretamente aos membros do programa.

Nossos atuais parceiros comerciais incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Livel (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.

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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.

Para maximizar a criação de valor do TudoAzul, temos administrado o programa através de uma equipe exclusiva e dedicada desde meados de 2015. Acreditamos que o TudoAzul se beneficia de vários fatores, entre eles a quantidade de destinos exclusivos que operamos, a força de nossa malha, o crescimento esperado do transporte aéreo, o aumento no uso do cartão de crédito e o desenvolvimento do setor de fidelidade no Brasil. Como a TudoAzul é nossa subsidiária integral, todo o fluxo de caixa gerado por este negócio, que entendemos ser de alta qualidade e rentabilidade, flui para os nossos acionistas de forma eficiente em termos fiscais. Planejamos continuar investindo no crescimento do TudoAzul e avaliando oportunidades para expandir o valor deste 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\$93,9 por passageiro no exercício social findo em 2020 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. Durante o exercício social findo de 2020, a receita da Azul Cargo aumentou 38,4% ano a ano, totalizando R\$764,1 milhões, e nossa participação em termos de volume de carga transportada no Brasil foi de 33,0%, dando a importância de nossa malha exclusiva e o suporte de capilaridade que ela fornece. 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.

Continuar a estabelecer e ampliar parcerias estratégicas

Em 31 de dezembro de 2020, tínhamos acordos de *codeshare* com companhias aéreas LATAM, United, TAP, JetBlue, Turkish Airlines, Ethiopian Airlines, Copa Airlines, Beijing Capital, Alitalia e Avianca Colombia, bem como 28 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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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 acordo de *codeshare* incluiu inicialmente 50 rotas domésticas não sobrepostas de/para as cidades de Brasília (BSB), Belo Horizonte (CNF), Recife (REC), Porto Alegre (POA), Campinas (VCP), Curitiba (CWB) e São Paulo (GRU), proporcionando aos clientes no Brasil uma vasta gama de novas e mais convenientes oportunidades de conexão. 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.

Conforme o Fato Relevante divulgado no 24 de maio de 2021, a LATAM Airlines Brasil decidiu encerrar o acordo de *codeshare*. Adicionalmente, anunciamos um possível movimento de consolidação do setor.

Estrutura Societária

Em 31 de dezembro de 2020, nosso Acionista Controlador detinha, direta e indiretamente, 67% de nosso capital com direito a voto e 49,7% de nosso capital total, valores estes superiores à sua exposição econômica, que corresponde a 3,5%. Em especial, por ocasião da nossa estrutura de capital desde nossa constituição, e dos aportes de capital realizados até o momento, os titulares de ações ordinárias de nossa emissão efetuaram investimentos consideravelmente inferiores àqueles realizados pelos titulares de ações preferenciais de nossa emissão.

As ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs, conferem aos seus titulares direito 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 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.

Impacto do COVID-19

Conforme descrito no item 4.1, no fator de risco "O surto de doenças transmissíveis no Brasil e/ou no mundo, a exemplo da pandemia declarada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em razão da disseminação do novo Coronavírus (COVID-19), provocou e pode continuar provocando um efeito adverso nas operações da Companhia. A extensão da pandemia do COVID-19, a percepção de seus efeitos, ou a forma pela qual tal pandemia impactará

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

os negócios da Companhia (quer do ponto de vista micro, quer do ponto de vista macroeconômico) depende de desenvolvimentos futuros, que são altamente incertos e imprevisíveis, podendo resultar em um efeito adverso relevante nos negócios, condição financeira, resultados das operações e fluxos de caixa da Companhia e, finalmente, na capacidade de continuar operando os negócios da Companhia", as operações da Companhia, bem como as operações das sociedades direta ou indiretamente controladas pela Companhia sofreram um impacto relevante em razão das medidas de restrição à circulação de pessoas adotadas como consequência da pandemia do COVID-19. Além disso, a Companhia acredita que a pandemia provocada pelo novo Coronavírus continuará a afetar negativamente seus negócios, condição financeira, resultados operacionais, liquidez e fluxos de caixa. A Companhia acredita ainda que a extensão dos impactos da pandemia dependerá de desenvolvimentos futuros, como a evolução da vacinação contra o COVID-19 no Brasil e no mundo.

As consequências adversas da atual pandemia ocorreram (e continuam ocorrendo) após a emissão das demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020.

A Companhia está monitorando os desdobramentos da segunda onda da pandemia no Brasil, com o objetivo de preservar a segurança de seus passageiros e colaboradores, bem como mapeando os reflexos da pandemia nos negócios da Companhia. A Companhia tem adotado medidas preventivas e um plano de administração para lidar com os efeitos da pandemia do COVID-19. Dentre as medidas adotadas, foram implementadas medidas de fortalecimento de caixa e posição de liquidez, incluindo, mas não se limitando, a adequação da malha aérea conforme a demanda, renegociação do pagamento dos aluguéis com arrendadores de suas aeronaves (vide item 10.9 deste Formulário de Referência), bem como um acompanhamento diário do fluxo de caixa com foco em medidas para geração de receitas e contenção de gastos. Adicionalmente, a Companhia implementou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes (assim definidos como os empregados, funcionários e/ou administradores).

Os impactos decorrentes da pandemia do COVID-19 são contínuos e, portanto, a Companhia avalia a evolução dos efeitos da atual pandemia em suas receitas, ativos, resultados, negócios e perspectivas, incluindo qualquer possível alteração na sua capacidade de continuar operando seus negócios. As análises da Companhia serão realizadas em linha com o Ofício Circular CVM/SNC/SEP nº 02/2021, emitido pela CVM em 26 de fevereiro de 2021, que orienta os administradores e auditores independentes de companhias abertas a considerarem cuidadosamente os impactos da pandemia do COVID-19 em seus negócios e reportarem nas demonstrações financeiras os principais riscos e incertezas advindos dessa análise, em consonância com as normas contábeis aplicáveis.

7.1.a - Informações específicas de sociedades 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.

7.2 - Informações Sobre 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 86,7% de nossa receita líquida no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020; 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:

	Exercício social encerrado em					
	31 de dezembro de					
	2020		2019		2018	
	(valores em R\$ mil, exceto percentuais)					
	R\$	% do	R\$	% do	R\$	% do
Receita Líquida	5.744.126	100%	11.442.317	100%	9.057.064	100%

7.2 - Informações Sobre Segmentos Operacionais

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

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

	Exercício social encerrado em					
	31 de dezembro de					
	2020		2019		2018	
	(valores em R\$ mil, exceto percentuais)					
		% do		% do		% do
	R\$	Total	R\$	Total	R\$	Total
Prejuízo Líquido	(10.835.706)	100%	(2.403.086)	100%	(635.731)	100%

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 700 partidas diárias para 112 destinos em 31 de dezembro de 2020, e também, pelas tarifas baixas oferecidas na compra de passagens com antecedência. No mesmo período, fomos a única operadora em 77% de nossas rotas.

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 34,7% 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 18% mais alto do que os praticados pela nossa maior concorrente no que se refere ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2020. No mesmo período, nossa participação no mercado de tráfego mensurado em RPKs (*Revenue Passenger Kilometers* ou passageiros pagantes transportados por quilômetros voados) era de 28%, 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 2020, nossa receita de passageiros foi de R\$5,0 bilhões, representando 87,7% 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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

quais possuem espaço adicional, e para nossas poltronas “Economy Xtra”, “SkySofas” e de classe executiva, disponíveis em nossos voos internacionais. 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 de 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 2020, mesmo com o impacto da pandemia do COVID-19, a receita da Azul Cargo aumentou 38,4% comparado com o mesmo período em 2019, atingindo R\$764 milhões, e a participação no mercado em termos de volume de carga transportada no Brasil foi de 33%, 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 3.700 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.

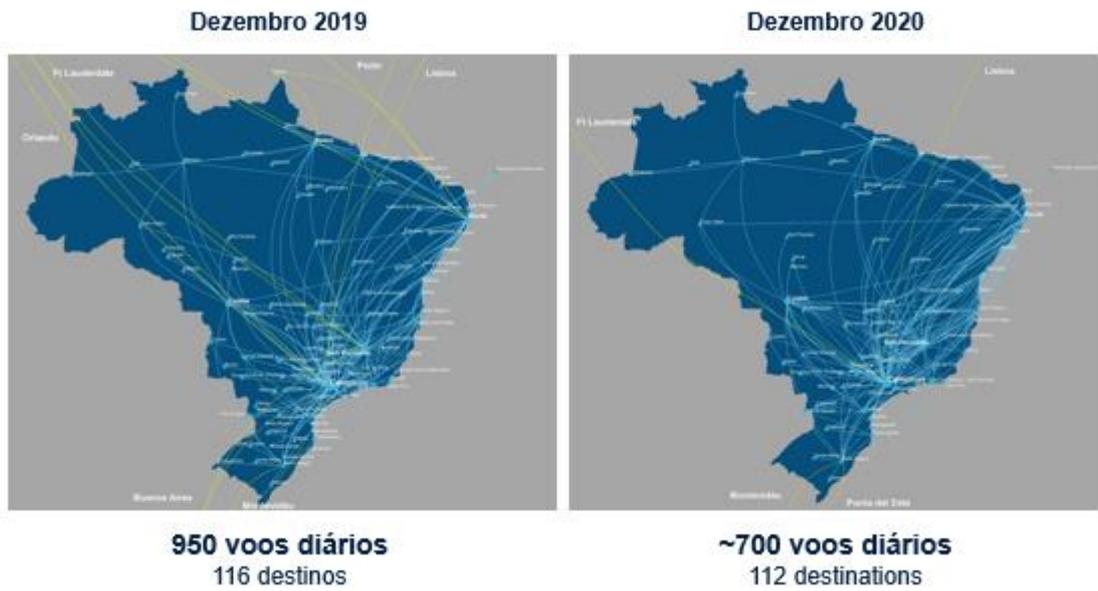
Através da Azul Viagens oferecemos serviços de viagem, que combinam passagens aéreas, transporte terrestre e opções de hospedagem. Os pacotes de viagens que oferecemos são montados previamente ou flexíveis e personalizados, e podem ser comprados em nosso site ou, em uma das 1.865 agências de viagens oferecendo nossos produtos de viagem ou uma de nossas 36 lojas exclusivas.

Malha Aérea

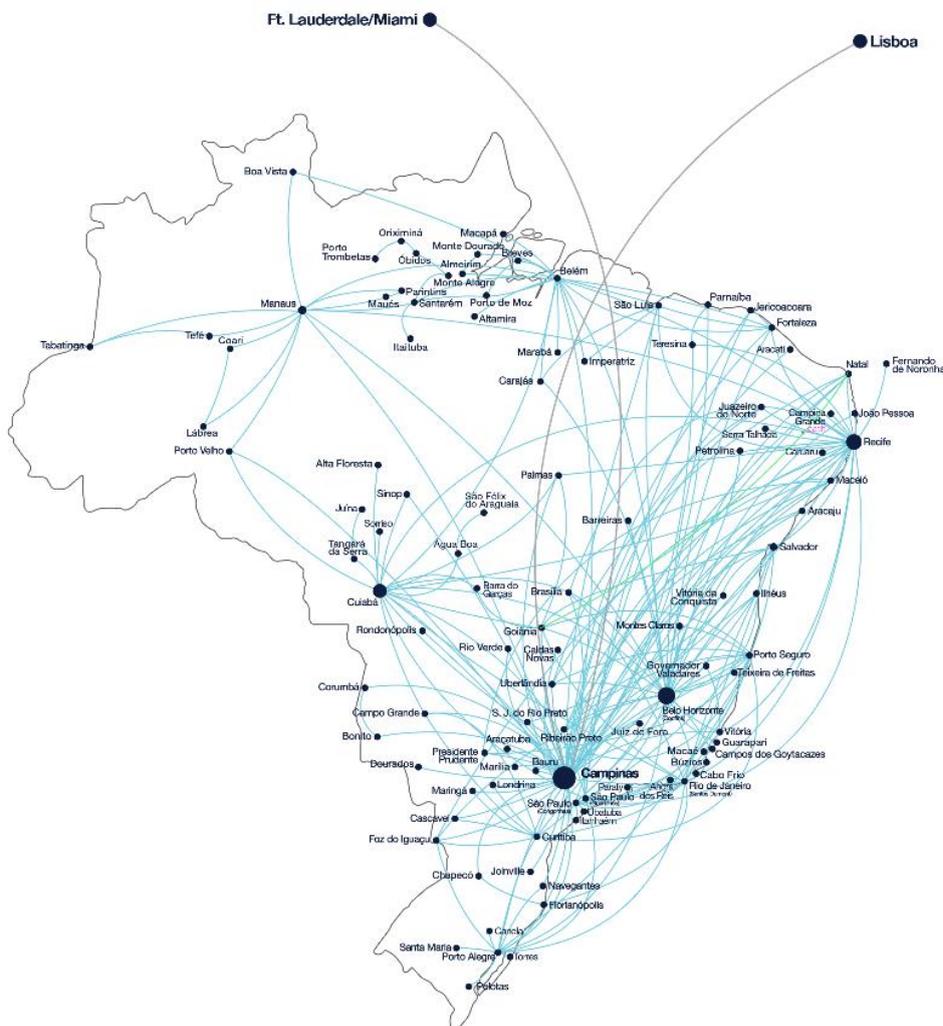
Somos a companhia aérea do Brasil com o maior número de decolagens e destinos atendidos e na grande maioria de nossas rotas somos a única companhia aérea. Em 31 de dezembro de 2020, com o impacto da pandemia do COVID-19, oferecíamos aproximadamente 700 voos diários atendendo a 112 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de 203 rotas sem escala, sendo única operadora em 77% destas rotas.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Abaixo mostramos a evolução dos mercados que atendemos antes da pandemia, em dezembro de 2019, e a malha de dezembro de 2020.



7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais



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 45 cidades brasileiras, sendo responsáveis por 95% de seus 121 voos domésticos diários em 31 de dezembro de 2020.

Devido ao impacto da pandemia, nossa malha aérea foi temporariamente reduzida de forma significativa, resultando em uma redução de capacidade em termos de ASKs de 43% no exercício social findo em 31 de dezembro de 2020 comparado com o mesmo período no ano anterior. Esperamos reconstruir nossa malha novamente de forma gradual com a retomada da demanda de passageiros.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Nosso segundo maior *hub* se localiza no principal aeroporto de Belo Horizonte, onde atendíamos a 28 destinos domésticos e tínhamos uma participação de 78% nas 76 decolagens diárias domésticas naquele aeroporto em 31 de dezembro de 2020. 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 25 destinos domésticos com voos diretos, incluindo voos internacionais diretos para Orlando e Fort Lauderdale e detínhamos participação de 74% das 67 decolagens diárias domésticas do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2020. 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 (aerportos de Guarulhos e de Congonhas), Rio de Janeiro (aerportos 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 2020, 68% 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 2020 nossa pontuação totalizou 52,8 pontos, significativamente maior que a pontuação da Gol de 38 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 mais altas entre as maiores empresas aéreas do Brasil nos últimos quatro anos, de acordo com a CIRIUM com 87,0%, 85,0%, 86,5% e 87,5% de pontualidade nos exercícios sociais findos em 2020, 2019, 2018 e 2017. Além disso nossa taxa de regularidade totalizou 98,9% em 2020, 98,6% em 2019, 98,5% em 2018 e 98,8% em 2017, decorrente de nosso baixo índice de cancelamento de voos.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 2020, nosso serviço de transporte por ônibus entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos tinha 24 partidas por dia distribuídas por seis diferentes linhas de ônibus, transportando uma média de mais de 17.000 clientes mensalmente e oferecendo serviços de check-in pré-embarque na maioria dos pontos de partidas. Nosso serviço de ônibus é gratuito, e acreditamos que o custo relacionado se justifica pela maior satisfação do cliente e maior demanda de passageiros.

Pontualidade e Regularidade

Nosso compromisso de operar uma companhia aérea pontual, proporcionando uma experiência

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

de alta qualidade para o nosso cliente, o que acreditamos ser único entre as companhias aéreas brasileiras, acarretou em 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		
	2020	2019	2018
Pontualidade ⁽¹⁾	87,0%	85,0%	86,5%
Taxa de conclusão ⁽²⁾	98,9%	98,6%	98,5%
Taxas de bagagens extraviadas ⁽³⁾	2,3	1,9	1,6

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 sete acordos de *codeshare* e 28 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 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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 rede. 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 26 de junho de 2015.

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 8,1% de nossa participação econômica em 31 de dezembro de 2020.

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 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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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, uma subsidiária integral da Azul S.A., e a Two Taxi Aereo ("TwoFlex"), anunciaram que firmaram 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 39 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 17 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.

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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\$24,71 centavos de real, representando um prêmio de 7,4% em comparação com a Gol no exercício social findo em 2020. Vimos um forte aumento do PRASK de 19% no quarto trimestre de 2020 em comparação com o trimestre anterior, o que é mais uma evidência da recuperação da demanda e das vantagens competitivas sustentáveis de nosso negócio. Acreditamos que nossa malha superior e a oferta de produtos nos possibilitam atrair os viajantes a negócios, de alto rendimento e frequentes.

Programa de Vantagens TudoAzul

Nosso programa de Vantagens TudoAzul, lançado em maio de 2009, objetiva intensificar a

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

fidelidade do cliente e o reconhecimento da marca. O TudoAzul tinha 12,6 milhões de membros e 68 parceiros do programa em 31 de dezembro de 2020. 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 de nossos viajantes a negócios, que frequentemente compram passagens na última hora, mais caras, geralmente são também membros do TudoAzul.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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.

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 2020, 68% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Nossas técnicas de marketing e propaganda se concentram em ferramentas de redes social (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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

nossa revista Azul (que também é uma fonte de receitas, principalmente com os anúncios pagos) e lanches com nosso logotipo na embalagem. 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. 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:

- 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;
- 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;

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

- 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 12,6 milhões de membros em 31 de dezembro de 2020, 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 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,

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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.
- 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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

- 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.
- 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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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.

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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos 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 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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 2020, nós tínhamos 74 FTEs (*full-time equivalent*) por aeronave, em comparação a 109 da Gol. 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:

Tripulantes equivalentes	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
Pilotos.....	1.964	1.846	1.741
Comissários de bordo.....	3.052	2.936	2.351
Pessoal de aeroporto	2.532	3.293	3.165
Pessoal de manutenção	2.164	2.217	2.063
Pessoal de call center	634	917	924
Outros.....	1.600	1.980	1.563
Total	11.946	13.189	11.807
FTEs de final de período por aeronave.....	74	93	94

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 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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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.

Responsabilidade Ambiental, Social e de Governança

A aviação reúne pessoas, culturas e economias, contribuindo para impulsionar o crescimento econômico e o progresso social. 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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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.

O ativo mais valioso da Azul é uma equipe de tripulantes comprometida e apaixonada pelo o 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 2020, a Azul era a única companhia aérea em 77% das 203 rotas que servia e, como resultado, 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 2019 nós afirmamos nosso compromisso com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas (ONU) e passamos a desenvolver uma ação social cada vez mais engajada, não apenas em torno de nossas bases operacionais, mas em todo o país. Estamos comprometidos em construir um futuro promissor, conectando pessoas e mudando vidas através do trabalho de nossos quase dois mil voluntários e de projetos de investimento social, que beneficiaram diretamente mais de 9.000 pessoas.

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. 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 92 marcas comerciais no INPI (Instituto Nacional de Propriedade Intelectual), incluindo, entre outras, as marcas “TUDO AZUL”, “AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS”, “AZUL FLEX”, “AZUL PROMO”, “AZUL VIAGENS”, “VOE AZUL” e “AZUL CARGO EXPRESS”.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Com exceção da “VOE AZUL” e “AZUL SOUND”, cujos processos de registro ainda estão sob revisão pelo INPI, as outras marcas mencionadas foram concedidas.

Nós operamos produtos de software sob licenças concedidas por nossos fornecedores, incluindo Oracle, Trax, Sabre, Navitaire, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen and SmartKargo. 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”, “azulcargoespress.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 2020, os voos per capita no Brasil totalizaram 0,2 comparado a 1,1 nos Estados Unidos da América. No mesmo ano, como resultado dos impactos da pandemia do COVID-19, tivemos uma redução no número de passageiros no mercado doméstico 52,6% comparado ao crescimento de 1,7% em 2019. 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.

Desde 2008, o número de passageiros de companhias aéreas domésticas transportadas no Brasil aumentou em 90% para 95 milhões em 2019, porém, devido a pandemia do COVID-19, totalizou 45,2 milhões em 2020 de acordo com a ANAC, e a Azul sozinha cresceu de 11 milhões passageiros em 2008 para 14,0 milhões em 2020. Segundo a ANAC, houve 47,5 milhões de embarques domésticos e internacionais em companhias aéreas brasileiras em 2020, para uma população total de cerca de 211 milhões, de acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

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 45,2 milhões em 2020, resultado dos impactos da pandemia do COVID-19. 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 devido aos impactos da pandemia do COVID-19, totalizou em 49,5 bilhões. A oferta de assentos por quilômetros (ASK) nesse mesmo período

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

creveu de 67,5 bilhões ASKs em 2007 para 116,7 bilhões ASKs em 2019, e 61,8 bilhões impactada pela pandemia do COVID-19. A taxa de ocupação doméstica, calculada como RPKs dividido por ASKs, encerrou em 80% em 2020.

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

	Em 31 de dezembro de							
	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Assentos-quilômetros oferecidos	61.836	116.681	117.964	112.813	111.236	118.220	117.053	115.907
Crescimento nos assentos-quilômetro oferecidos	(47,0%)	(1,1)%	4,6%	1,4%	(6,0)%	1,0%	1,0%	(2,9)%
Passageiros-quilômetro transportados	49.488	96.480	95.942	91.914	89.012	94.372	93.333	88.244
Passageiros-quilômetro transportados—crescimento...	(48,7%)	0,6%	4,4%	3,2%	(5,7)%	1,1%	5,8%	1,4%
Taxa de ocupação	80,0%	82,7%	81,3%	81,5%	80,0%	79,8%	79,7%	76,1%

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. Aproximadamente 87% de todas as vendas foram geradas por canais online em 31 de dezembro de 2020, o que nos permite reduzir nossos custos significativamente. 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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 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.

Em 31 de dezembro de 2020, tínhamos uma posição de liderança em 82 cidades e em 91% de nossas rotas em termos de decolagens, sendo única companhia aérea operando em 35 cidades.

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. Acreditamos que estamos especialmente capacitados para estimular demanda adicional por viagens internacionais de longa distância, utilizando nossos Airbus A330s e tirando proveito de nossa malha doméstica que oferece conexões por todo o Brasil. Durante o exercício social findo em 2020, nossas receitas internacionais representavam 17,1% de nossa receita total, em comparação com 19,6% para o mesmo período em 2019. Acreditamos que nosso principal *hub* no aeroporto de Viracopos é particularmente adequado para atender as nossas rotas internacionais devido à nossa estrutura focada em rotas domésticas, tanto em termos de passageiros quanto de conectividade geral em todo o Brasil. Uma vez no aeroporto de Viracopos, nossos passageiros internacionais podem aproveitar nossa estrutura completa de rotas domésticas para conexões rumo a todas as regiões do Brasil. Com a contração acentuada da demanda de passageiros após o início da pandemia do COVID-19 reduzimos 61% de nossa capacidade de voos internacionais em 31 de dezembro de 2020 e mantivemos apenas voos semanais a partir de Viracopos para Fort Lauderdale e Lisboa.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 oito acordos de *codeshare* e 28 acordos *interline* com diversas empresas aéreas internacionais.

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 áreas 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,

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

atendimento ao cliente, pontualidade, reputação e registro de segurança, relações de *codeshare*, e programas de milhagem.

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

Participação no Mercado Doméstico – Número de Voos	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
Gol	38,1%	37,7%	35,7%
Latam	33,7%	34,7%	31,9%
Azul	27,8%	23,6%	18,6%
Avianca Brasil.....	-	3,7%	13,4%
Outras.....	0,4%	0,4%	0,4%

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 2020, 21% e 7% 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 87% entre si. 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 2020 tínhamos 28% de participação no mercado doméstico em RPK, de acordo com a ANAC.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

Número de Destinos Domésticos Atendidos	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
Azul	112	106	100
Gol	55	60	53
Latam	43	46	45

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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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, conseqüentemente, 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 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\$)			
	Primeiro Trimestre	Segundo Trimestre	Terceiro Trimestre	Quarto Trimestre
Em 31 de dezembro de				
2018	376,1	346,1	379,9	395,7
2019	382,3	379,7	391,5	419,9
2020	403,3	329,0	262,4	306,9

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 2020, a nossa frota contratual contava com um total de 192 aeronaves e nossa frota operacional contava com um total de 168 aeronaves. A diferença de 24 aeronaves entre a nossa frota contratual de passageiros e operacional de passageiros se deve ao subarrendamento de 13 aeronaves para a TAP, 1 aeronave subarrendada para a Breeze e 7 aeronaves que estavam no processo de saída da frota e 3 aeronaves no processo de entrada em serviço.

A nossa frota operacional tem uma idade média de 6,9 anos, sendo significativamente mais nova do que a de nosso principal concorrente. Incluindo os 17 Cessna Caravan, a idade média de nossa frota é de 8,3 anos. Acreditamos que operar uma frota mais nova proporciona uma maior

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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. Consequentemente, o custo médio de viagem de nossa frota de R\$45,9 milhões em 31 de dezembro de 2020 foi 22,0% menor do que o dos maiores jatos Boeing 737-800 operados pela Gol.

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 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 13 aeronaves subarrendadas para a TAP desde 2016, 1 aeronave subarrendada para a Breeze e as três aeronaves em processo de saída da nossa frota, e (ii) nossa frota operacional, composta de aeronaves operadas por nós, incluindo aeronaves de substituição, pelos períodos indicados.

	Número de assentos	Em 31 de dezembro de		
		2020	2019	2018
Total da Frota Operacional				
Aeronave Embraer				
E-190	106	6	6	9
E-195	118	47	49	54
E-195-E2.....	136	7	4	
ATR 72.....	68-70	33	33	33
Aeronave Airbus				
A320 family	174	42	38	20
A321neo	214	3	0	0
A330ceo.....	238-271	7	8	7
A330neo	298	4	2	0
Boeing 737 (Cargueiro).....	-	2	2	2
Cessna (Caravan)	9	17	-	-
Total da Frota Operacional		168	142	125

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Total da Frota Contratual	Número de assentos	Em 31 de dezembro de		
		2020	2019	2018
Aeronave Embraer				
E-190	106	14	15	16
E-195	118	53	55	56
E-195-E2.....	136	9	4	
ATR 72.....	68-70	39	39	42
Aeronave Airbus				
A320 family	174	42	40	20
A321neo	214	3	1	0
A330ceo.....	238-271	8	8	7
A330neo	298	5	2	0
Boeing 737 (Cargueiro).....	-	2	2	2
Cessna (Caravan)		17	-	-
Total da Frota Contratual .		192	166	143

Das 192 aeronaves que compunham a nossa frota contratual em 31 de dezembro de 2020, 17 eram detidas através de arrendamentos financeiros ou financiamentos de dívida e 158 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 11,4% desse financiamento foram denominados em reais e 88,6% em dólares norte-americanos em 31 de dezembro de 2020.

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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.

Em 31 de dezembro de 2020 tínhamos 7 E-195 E2s em nossa frota operacional.

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 2020, tínhamos 33 ATRs em nossa frota operacional.

Em maio concluímos a aquisição da TwoFlex com sua frota de 17 aeronaves Cessna Caravan, um turboélice regional versátil e eficiente com capacidade para nove passageiros. Estas aeronaves contribuirão para o fortalecimento da capilaridade de nossa malha no mercado regional brasileiro de passageiros e cargas.

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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.

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 21,1% dos nossos custos e serviços prestados no exercício social findo em 31 de dezembro de 2020.

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 BR Distribuidora, uma subsidiária da Petrobras, da Air BP Brasil Ltda. e da Raízen Combustíveis Ltda., 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.

Os nossos contratos com a BR Distribuidora preveem que nós temos a obrigação de comprar exclusivamente combustível de aviação da BR Distribuidora caso a BR Distribuidora instale novos pontos de fornecimento em aeroportos nos quais nós operamos, contanto que ainda não

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

tenhamos firmado um contrato para fornecimento de combustível de aviação com um outro fornecedor. Os nossos contratos com a BR Distribuidora, com a Air BP Brasil Ltda. e com a Raizen Combustíveis Ltda. estão em vigor até dezembro de 2021. Para os 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.

	No exercício encerrado em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
Litros consumidos (em milhares).....	650.536	1.203.486	1.035.816
Combustível da Aeronave (R\$ em milhares).....	1.508.750	3.085.603	2.644.261
Preço médio por litro (R\$)	2,32	2,56	2,55
Aumento (redução) percentual no preço por litro ...	-9,5%	0,40%	29,80%
Percentual de custos de serviços prestados e despesas operacionais.....	21,12%	24,40%	33,60%

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, conseqüentemente, 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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 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, conseqüentemente, 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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 78% do total de decolagens para 28 destinos em 76 voos domésticos em 31 de dezembro de 2020.

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.

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. Como resultado, ajustamos nossa programação de voos no aeroporto de Congonhas e, desde setembro de 2019, começamos a operar um serviço de ponte-aérea entre Congonhas e Rio de Janeiro e entre Congonhas e Belo Horizonte.

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 25 destinos domésticos sem escalas, e tivemos uma participação de 74% das 67 decolagens domésticas diárias do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2020. 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 8.179,33 metros quadrados com base em três contratos de locação que expiram em dezembro de 2022. Também firmamos um contrato de locação, que expira em 2022 para o armazém e complexo de escritórios em Fort Lauderdale, Estados Unidos.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Nós temos concessões para quatro hangares em nosso centro de manutenção de plena capacidade de ATR em Belo Horizonte, onde realizamos checagens pesadas de fuselagem, manutenção de linha, pintura e reforma interior de nossas aeronaves ATR e Embraer E-Jets. Nós também possuímos um hangar em Manaus e em Cuiabá para manutenção de linha de Embraer E-Jets e ATR. Além disso, em 2018 iniciamos a construção de um centro de manutenção de plena capacidade para as novas aeronaves E-Jets e Airbus no aeroporto de Viracopos, concluída em março de 2020.

Nossa instalação de treinamento para formação de pilotos e tripulantes de cabine, UniAzul, tem 71.000 pés quadrados e quatro baias de simulador e é localizado a menos de um quilômetro do aeroporto de Viracopos, nosso principal hub. Esta instalação oferece serviços de treinamento para os nossos próprios tripulantes, incluindo pilotos, e 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 E-Jet, um simulador de voo ATR e um simulador de voo A320, todos com capacidade total de voo, uma tecnologia que acreditamos nenhum de nossos principais concorrentes possui. Nós também oferecemos treinamento e conceder acesso aos nossos simuladores de voo no local a terceiros, incluindo TAP, Embraer e Força Aérea Brasileira. Temos planos para expandir o programas de treinamento oferecidos na UniAzul por meio de parcerias com escolas técnicas e universidades.

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

vantagem de custo em nossos mercados. Combustível representou 21,1% dos nossos custos no exercício social findo em 31 de dezembro de 2020.

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:

Fator de risco	Instrumento Financeiro	Risco	2020		2019		2018	
			Cenário Adverso	Cenário Remoto	Cenário Adverso	Cenário Remoto	Cenário Adverso	Cenário Remoto
			(em milhares de reais)					
Combustível de aeronave	Custo por litro	WTI	(45.667)	(98.454)	(261.317)	(582.002)	(286.938)	(450.690)

7.4 - Clientes Responsáveis Por Mais de 10% da Receita Líquida Total

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 2020.

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 2020.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

(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 público e, por isso, está sujeita a diversas normas legais e regulamentares, a saber, a Constituição Federal, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, conforme alterada, a qual dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica ("CBA") e os 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 da Infraestrutura, cuja competência está prevista no Anexo I do Decreto nº 10.368, de 22 de maio de 2020. À Secretaria Nacional de Aviação Civil compete, entre outros: (i) assessorar o Ministro da Infraestrutura na coordenação e na supervisão dos órgãos e das entidades do sistema de aviação civil, incluindo a INFRAERO e a ANAC; (ii) propor, implementar e monitorar 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) participar da formulação e da implementação do planejamento estratégico e dos planos de investimento do Ministério da Infraestrutura relativos ao setor de aviação civil; (iv) 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; (v) assistir tecnicamente o Ministro da Infraestrutura nas matérias pertinentes aos programas e às iniciativas relativos ao setor de aviação civil; (vi) propor, coordenar e acompanhar políticas e diretrizes para gestão, regulação, segurança, desenvolvimento sustentável e prestação adequada dos serviços e das infraestruturas da aviação civil; (vii) 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; (viii) propor, apoiar e acompanhar as parcerias com a iniciativa privada relativas às infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; (ix) propor, coordenar e acompanhar a execução de políticas e de projetos de pesquisa, formação e capacitação de recursos humanos para a aviação civil; e (x) assessorar e subsidiar tecnicamente o Ministro da Infraestrutura em sua participação no Conselho Nacional de Aviação Civil.

ANAC: criada pela Lei nº 11.182/05 e vinculada ao Ministério da Infraestrutura, é responsável por regular os serviços aéreos públicos e privados (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) conceder concessões e autorizações para exploração comercial de serviços aéreos públicos; (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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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.

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

Conselho de Aviação Civil (“CONAC”): criado pelo Decreto nº 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 Economia, Ministro do Turismo, Ministro Chefe da Casa Civil, Ministro da Justiça e Segurança Pública, o Comandante da Aeronáutica e o Ministro da Infraestrutura, 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 nº 5.862/72, a INFRAERO tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente infraestrutura aeroportuária de parte dos aeródromos brasileiros; e

Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (“CONAERO”), criada pelo Decreto 7.554/2011 e reformulada pelo Decreto 10.319/2020, 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 da Infraestrutura, 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 Economia, por meio da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil; (vi) Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, por meio da Secretaria de Defesa Agropecuária; (vii) Agência Nacional de Vigilância Sanitária; 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.

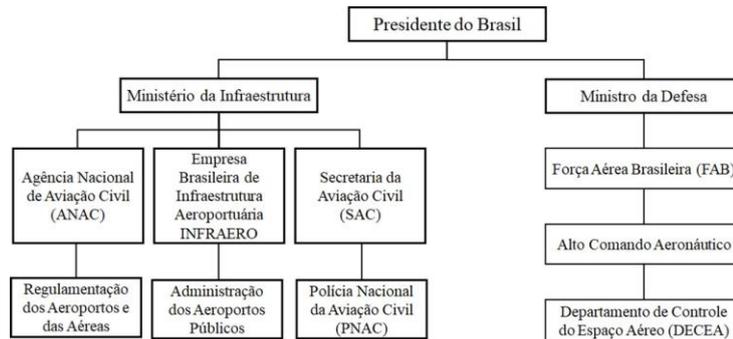
A Política Nacional de Aviação Civil (“PNAC”), adotada em 2009 por meio do Decreto Federal nº. 6.780, estabelece as principais diretrizes e políticas governamentais aplicáveis ao sistema brasileiro de aviação civil.

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.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades



Infraestrutura aeroportuária

Atualmente, o Brasil possui mais de 2.700 aeródromos públicos e privados. As empresas aéreas que operam voos regulares usam principalmente infraestrutura aeroportuária pública, com 99% do tráfego total de passageiros que passa por uma malha composta de 158 aeroportos. A INFRAERO é responsável direta ou indiretamente pelas questões operacionais de 48 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, anunciou a sua intenção de retornar a concessão para a ANAC.

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 nº 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 e respectivos Anexos relativos à nova concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN). Após consulta pública, a ANAC irá novamente leiloar o Aeroporto de Natal/RN.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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 pelo 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 Desarrollo 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.

Recentemente, em abril de 2021, ocorreu o leilão referente a 6ª rodada de concessões de aeroportos. O 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 está prevista para ocorrer em 2022. Novamente será adotado o modelo de leilão em blocos, com o leilão de 16 (dezesseis) aeroportos: Bloco Norte: Belém/PA, Santarém/PA, Marabá/PA, Carajás/PA, Altamira/PA e Macapá/AP, Bloco RJ-MG, reunindo os aeroportos Santos Dumont/RJ, Jacarepaguá/RJ, Uberlândia/MG, Montes Claros/MG e Uberaba/MG e por fim, Bloco SP-MS, reunindo os aeroportos de Congonhas/SP, Campo de Marte/SP, Campo Grande/MS, Corumbá/MS e Ponta Porã/MS. Esta rodada é considerada a mais importante, uma vez que serão leiloados os aeroportos de Santos Dumont (Rio de Janeiro/RJ) e Congonhas (São Paulo/SP) que são os 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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

- 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, entre outros, níveis elevados de utilização de sua infraestrutura, mas que ainda não justificam sua classificação como “aeroportos coordenados”. Os seguintes aeroportos são atualmente 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 Alegre (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, tornando possível a operação da ponte aérea Congonhas/SP - Rio de Janeiro/RJ, iniciada em agosto/2019.

Por uma situação excepcional da Avianca, a ANAC está em processo de revisão da Resolução ANAC 338, para alterar o procedimento de alocação de *slots* em aeroporto coordenados. A nova legislação está prevista para 2021.

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 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.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Concessão de serviços de transporte aéreo

Nos termos da Constituição Federal, por se tratar de serviço público, o Governo Federal é responsável pelo transporte aéreo e infraestrutura aeroportuária, e pode oferecer esses serviços diretamente ou por meio de concessões ou autorizações a terceiros. A ANAC é o órgão público com poderes para outorgar concessões para a operação de serviços regulares de transporte aéreo.

A ANAC 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 no Brasil 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.

A concessão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras foi outorgada inicialmente em 26 de novembro de 2008 pela ANAC e foi renovada em 21 de novembro de 2018, possuindo vigência de mais dez anos. A renovação do contrato de concessão ou a outorga de uma nova concessão depende da prestação de serviços adequados pela Azul, relacionados especificamente à manutenção das autorizações do governo brasileiro, necessárias na condução das operações de voo, incluindo autorizações e certificados técnicos da ANAC e em conformidade contínua com as leis, normas e regulamentos relativos ao setor da aviação, incluindo quaisquer regras e regulamentos que podem ser adotadas no futuro.

O contrato de concessão poderá ser rescindido se, entre outras coisas, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras não cumprir específicos níveis de serviço, cessar operações ou declarar falência. Até o final do prazo da concessão, a continuação da prestação de serviços aeroportuários depende da prorrogação do prazo do contrato de concessão ou a outorga de uma nova concessão.

Atualmente não é exigido processo licitatório para a outorga de concessões para a operação de serviços de transporte aéreo.

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.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

A ANAC tem competência para conceder aprovação a 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 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.

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.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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.

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 significativo 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 e S21, até 27/03/2021.

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.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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 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.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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, recentemente 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 acomodação 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 vigorará até 31 de dezembro de 2020.

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 outubro de 2021 por meio da Medida Provisória nº 1.024/20, que deverá ser convertida em Lei ou perderá sua eficácia.

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 sido internalizada no ordenamento jurídico brasileiro com status de lei ordinária, normas específicas para a exportação de bens aeronáuticos

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

O Congresso Nacional está discutindo um projeto de lei que substituirá o Código Aeronáutico Brasileiro. Esse projeto de lei lida com questões relacionadas à aviação civil, incluindo concessões de aeroportos, defesa do consumidor, limitação da responsabilidade civil das companhias aéreas, seguro obrigatório, multas, etc.

O projeto de lei foi aprovado pela Câmara dos Deputados, mas está ainda sendo discutido no Senado Federal. Se aprovado pelo Senado Federal sem alterações relevantes ao texto aprovado pela Câmara dos Deputados do Brasil, será enviado para aprovação presidencial. Se a estrutura da aviação civil no Brasil tiver mudanças no futuro, ou se a ANAC implementar mais restrições, nossos planos de crescimento e nossos negócios e resultados operacionais poderão ser adversamente afetados. Considerando que essas discussões têm sido constantes desde 2009, e em vista das recentes mudanças políticas, o Código Aeronáutico Brasileiro poderá ser alterado até o final de 2021.

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 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) Responsabilidade 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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

administrativa ambiental. O Decreto Federal nº 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\$50.000.000,00 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 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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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\$10.000.000,00; (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.

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 nº 6, de 15 de março de 2013, Instrução Normativa nº 11, de 13 de abril de 2018 e a Instrução Normativa nº 9 de 20 de março de 2020 estabelecem que todas as entidades legais que realizam atividades potencialmente poluidoras

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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 em 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 nº 4.005, alterada em 02 de abril de 2019, pela Portaria nº 1.1018, 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 International Aviation – programa de redução e compensação de carbono, definido no Volume IV do Anexo 16 da OACI.

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

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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:*

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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 Linhas Aéreas Brasileiras”, “TudoAzul”, “Azul Viagens”, “Azul Cargo Express” e “Azul Conecta”, conforme detalhados na seção 9 – “Ativos Relevantes” deste Formulário de Referência. Além disto, também somos titulares de nomes de domínio registrados pelo registro.br e por outras entidades de registro de domínios. 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 nos consumidores brasileiros.

Possuímos diversas licenças de uso de software, tais como, Oracle, Trax, Sabre, Navitaire, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen e SmartKargo, dentre outros, conforme detalhados no item 9.2 – “Outras Informações Relevantes” deste Formulário de Referência.

Consideramos que as nossas marcas estão em processo de consolidação no mercado de aviação civil brasileiro como indicação de economia e baixas tarifas no transporte aéreo. Acreditamos, ainda, que nossas marcas têm importância fundamental na 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 somente entrarão em vigor no dia 1 de agosto de 2021, conforme previsto na Lei 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.

7.6 - Receitas Relevantes Provenientes do Exterior

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

Não possuímos receitas relevantes provenientes de países estrangeiros. Para os exercícios sociais encerrados em 2020, 2019 e 2018, os percentuais correspondentes a 17,1%, 19,6% e 19,3% de nossa receita líquida foram provenientes de países estrangeiros.

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.

c. receita total proveniente de países estrangeiros e sua participação na receita líquida total do emissor

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

7.7 - Efeitos da Regulação Estrangeira Nas Atividades

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

7.8 - Políticas Socioambientais

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 04 de março de 2021, como parte do nosso release de resultados do quarto trimestre de 2020, a tabela abaixo que apresenta as principais métricas Ambientais, Sociais e de Governança Corporativa da Azul.

INDICADORES AMBIENTAIS, SOCIAIS E DE GOVERNANÇA	2020	2019	% Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (Kg / ASK)	1.198,4	1.260,6	-4,9%
Combustível consumido (GJ x 1000)	24.441	45.216	-45,9%
Frota			
Idade média da frota operacional	8,3	5,8	42,8%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: % Masculino	58,6	59,0	-0,7%
% Feminino	41,4	41,0	1,0%
% de Rotatividade mensal de funcionários	1,4	1,2	16,7%
% de funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva	100	100	0,0%
Número e duração de greves e bloqueios (# dias)	0	0	n.a.
Voluntários	1.928	2.193	-12,1%
Comportamento do Cliente e da Empresa			
Montante de multas e acordos legais e regulamentares associado a práticas anticoncorrenciais	0	0	n.a.
Segurança			
Número de acidentes	0	0	n.a.
Número de ações governamentais de fiscalização e segurança da aviação	0	0	n.a.
Governança			
Administração			
% de Conselheiros Independentes	90,0	82,0	9,8%
% de Participação de mulheres no conselho de administração	10,0	9,0	11,1%
Idade média dos membros do Conselho de Administração	59	58	1,8%
% de Frequência da diretoria em reuniões	88,2	87,9	0,3%
Tamanho do Conselho de Administração	10	11	-9,1%
% de Participação de mulheres em cargo de gestão	37,6	39,4	-4,6%

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/>

7.9 - Outras Informações Relevantes

Não há outras informações relevantes para a Companhia, além das já descritas neste Item 7.

8.1 - Negócios Extraordinários

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.

8.2 - Alterações Significativas na Forma de Condução Dos Negócios do Emissor

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

8.3 - Contratos Relevantes Celebrados Pelo Emissor E Suas Controladas Não Diretamente Relacionados Com Suas Atividades Operacionais

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.

8.4 - Outras Inf. Relev. - Negócios Extraord.

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 8 do Formulário de Referência.

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes - Outros

Todos os bens do ativo não circulante relevantes para o desenvolvimento das nossas atividades estão descritos nos itens 9.1.a, 9.1.b e 9.1.c.

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.a - Ativos Imobilizados

Descrição do bem do ativo imobilizado	País de localização	UF de localização	Município de localização	Tipo de propriedade
Aeronaves – Airbus	Brasil	SP	Barueri	Arrendada
Aeronaves – Embraer	Brasil	SP	Barueri	Arrendada
Aeronaves - Embraer	Brasil	SP	Barueri	Própria
Aeronaves - ATRs	Brasil	SP	Barueri	Arrendada
Simuladores de voo	Brasil	SP	Campinas	Arrendada
Equipamentos e Instalações	Brasil	SP	Campinas	Própria
Equipamentos e Instalações	Brasil	SP	Barueri	Própria
Equipamentos Aeronaves (incluindo motores)	Brasil	SP	Indaiatuba	Arrendada
Equipamentos Aeronaves (incluindo motores)	Brasil	SP	Indaiatuba	Própria
Aeronaves - Cessna	Brasil	SP	Jundiaí	Própria

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.b - Ativos Intangíveis

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Nome de domínio na internet	tudoazul.com	09-04-25	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	flyazul.com	29-09-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL CARGO EXPRESS” reg.901855340, 901855375, 901855383, 901855421, 901855537, 901862860, cl 39.	05-06-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL VIAGENS” – reg. 902459929, 902459996, e 902460056, na cl 43; 902460498 e 902460773 na cl 39	15-01-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL CONECTA” – Pedidos nºs 919587089 e 919587097, na classe 39	Pedido de Registro	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL LINHAS AÉREAS” – registro nº 829695010 na classe 39	03-01-22	No âmbito administrativo, os pedidos de registro ainda não concedidos podem ser indeferidos ou sofrer oposições. Os registros já concedidos podem ser contestados por meio de processos de nulidade ou, ainda, mediante requerimentos de caducidade. No âmbito judicial, embora a Companhia seja titular do registro de diversas de suas marcas, não é possível assegurar que terceiros não venham a alegar violação de seus direitos de propriedade intelectual e eventualmente obtenham alguma vitória. A manutenção dos registros de marcas é realizada por meio do pagamento periódico de retribuições ao INPI imprescindível para evitar a extinção dos registros e a consequente cessação dos direitos do titular.	Não há como quantificar o impacto. A perda dos direitos sobre as marcas implica a impossibilidade de impedir que terceiros utilizem marcas idênticas ou semelhantes para assinalar, inclusive, serviços ou produtos concorrentes, uma vez que o titular deixa de deter o direito de uso exclusivo sobre o sinal. Existe, ainda, a possibilidade do titular sofrer demandas judiciais na esfera penal e cível, por uso indevido em caso de violação de direitos de terceiros, o que pode acarretar na impossibilidade de utilizar as marcas na condução de suas atividades. No tocante aos pedidos de registro, até as respectivas concessões, estes são apenas expectativas de direito.
Marcas	“AZUL VIAGENS” – registros nºs 902460102, na classe 43; 902460528 e 902460579 na classe 39	18-12-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.b - Ativos Intangíveis

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Nome de domínio na internet	azulcargo.com.br	28-05-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	azulviagens.com.br	12-05-24	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS” – registros 829746625, 829746676 e 829746714, todos na classe 39.	25-10-21	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“TUDO AZUL” – registros n°s 830164669, 830164677, 830164693 e 830164707, todos na classe 35	09-04-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“VOE AZUL” – pedido n° 904481247, na classe 39	Pedido de registro	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	voeazul.com.br	27-03-24	A falta de pagamento da taxa de manutenção do nome de domínio. Ademais, os domínios são passíveis de contestação por terceiros eventualmente detentores de direitos sobre marcas registradas, em razão de suposto registro abusivo de nomes de domínios.	O nome de domínio volta a ficar disponível para registro por terceiros. Precisaremos registrar novos domínios e podemos perder mercado eletrônico.
Nome de domínio na internet	flyazul.com.br	14-04-26	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Data	Valor (Reais)			
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	Operador turístico, agência de viagens, serviços de reserva e outros serviços de turismo.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2020	394,600000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	132.734.695,60		
31/12/2019	-50,700000	0,000000	0,00					
31/12/2018	-3,400000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Exploração das atividades de viagens e turismo por meio da "Azul Viagens".								
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: (a) a compra de determinadas aeronaves, motores, partes, componentes e outros ativos advindos da Embraer S.A.S. e/ou suas afiliadas; (b) assunção de dívida em suporte de operações da Azul S.A. e suas afiliadas; desde que os fundos de tais dívidas sejam disponibilizados para o uso da Azul S.A. e suas afiliadas; (c) executar, celebrar, entregar e realizar todos seus direitos, poderes, privilégios e recursos sob qualquer documento, contrato ou instrumento relacionados com o item "a" ou "b" do seu objeto social; e (d) realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2020	21,500000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	74.904.373,68		
31/12/2019	85,200000	0,000000	0,00					
31/12/2018	-65,300000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Data	Valor (Reais)			
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: (a) a compra de determinadas aeronaves, motores, partes, componentes e outros ativos advindos da Airbus S.A.S. e/ou suas afiliadas; (b) executar, celebrar, entregar e realizar todos seus direitos, poderes, privilégios e recursos sob qualquer documento, contrato ou instrumento relacionados com o item "a" do seu objeto social; e (c) realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2020	-12,500000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	56.325.609,29		
31/12/2019	79,300000	0,000000	0,00					
31/12/2018	-41,300000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Azul Investments LLP	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2020	194,700000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	213.600.182,44		
31/12/2019	13,700000	0,000000	0,00					
31/12/2018	820,200000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Data	Valor (Reais)			
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	A companhia tem por objetivo social: (i) a exploração de serviços de transporte aéreo regular em âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; (ii) a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; (iii) a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves; motores, partes e peças próprias ou de terceiros; (iv) a prestação de serviços de hangaragem de aeronaves, entre outros.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2020	141,700000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	-12.868.144.364,00		
31/12/2019	79,900000	0,000000	0,00					
31/12/2018	54,100000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Controlada pelo meio da qual a emissora desenvolve suas atividades.								
BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97	-	Controlada	Estados Unidos				100,000000
				Valor mercado				
31/12/2020	0,000000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	33,08		
31/12/2019	0,000000	0,000000	0,00					
31/12/2018	0,000000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Data	Valor (Reais)			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08	-	Controlada	Estados Unidos			Realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2020	-172,700000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	-10.536.686,16		
31/12/2019	-79,700000	0,000000	0,00					
31/12/2018	33,400000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Controlada por meio da qual realizamos os arrendamentos de nossas aeronaves.								
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	A companhia tem por objeto social, dentre outros, o desenvolvimento e gerenciamento de programa de fidelização de clientes, próprio ou de terceiros.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2020	15,900000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	27.038.479,00		
31/12/2019	61,600000	0,000000	0,00					
31/12/2018	-34,700000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
TwoTaxi Aéreo Ltda.	04.263.318/0001-16	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	A companhia tem por objetivo social: (i) a exploração de serviços de transporte aéreo regular em âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; (ii) a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; (iii) a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves; motores, partes e peças próprias ou de terceiros; (iv) a prestação de serviços de hangaragem de aeronaves, entre outros.	100,000000
				Valor mercado				

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)		Data	Valor (Reais)		
31/12/2020	0,000000	0,000000	0,00	Valor contábil	31/12/2020	5.828.962,82		
31/12/2019	0,000000	0,000000	0,00					
31/12/2018	0,000000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Controlada que realiza atividades de transporte de passageiros e de carga por meio de aeronaves de pequeno porte.								

9.2 - Outras Informações Relevantes

Sistemas

Utilizamos licença de diversos sistemas para o desenvolvimento de nossas atividades de empresas como Oracle, Trax, Sabre, Navitare, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen, Microsoft e SmartKargo.

Universidade Azul

Nosso centro de treinamento, conhecido como Universidade Azul está localizado a menos de uma milha de distância do aeroporto de Viracopos, nosso principal hub. Essas instalações oferecem serviços de treinamento tanto para nossos próprios tripulantes como também de forma comercial para terceiros.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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 2018, 2019 e 2020 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".

A Companhia iniciou o ano de 2020 em um ambiente favorável com bom desempenho de vendas e receitas, anúncio do início da nova rota para Nova York, e conquista de novos clientes importantes no segmento de cargas. Entretanto, a partir de 11 de março de 2020, quando a Organização Mundial da Saúde ("OMS") classificou a doença COVID-19 como "emergência de saúde pública de interesse internacional" elevando-a a categoria de pandemia, observou-se uma forte ruptura na atividade econômica global, deflagrando uma crise econômica sem precedentes.

A partir da segunda quinzena de março de 2020, com a implementação de medidas de restrição de viagens e de distanciamento social pelas autoridades governamentais para conter a disseminação do COVID-19, o setor aéreo sofreu uma queda acentuada na demanda de passageiros. Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 em seus negócios a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez, incluindo, mas não se limitando, à redução de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade e a renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves (vide item 10.9 do Formulário de Referência).

Adicionalmente às medidas de resposta imediata, a Companhia desenvolveu um Plano de Recuperação para continuar o engajamento com todas as suas partes interessadas, coletivamente denominados *stakeholders*, que inclui tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e autoridades governamentais, com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, e assegurar a perenidade a companhia aérea.

Somos a única companhia aérea que terminou o ano com uma recuperação de 90% da nossa capacidade doméstica comparado com 2019, e nos mantivemos fiéis à nossa estratégia de malha, sendo também a única companhia aérea em 80% das rotas em que voamos.

É importante destacar que nosso negócio de logística Azul Cargo Express continuou a bater recordes de receita. Em 2020, a receita cresceu 38,4% em relação ao mesmo período do ano passado, especialmente no mercado eletrônico, mesmo com uma redução no número de voos.

Os termos "AH" e "AV" constantes das colunas de determinadas tabelas abaixo significam "Análise Horizontal" e "Análise Vertical", respectivamente. A Análise Horizontal compara rubricas ou medidas derivadas das demonstrações financeiras da Companhia com o fim de determinar a respectiva evolução ao longo de um período de tempo. A Análise Vertical representa o percentual das rubricas das demonstrações de resultado em relação à receita líquida da Companhia em um determinado período, ou dos saldos de contas de balanço patrimonial da Companhia em relação ao ativo total em determinada data.

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.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, a Companhia registrou receita líquida de R\$5,7 bilhões, uma redução de 49,8% comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, em razão da queda de 53,8% na receita de transporte de passageiros, parcialmente compensada pelo crescimento de 31,8% em cargas e outras receitas.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a Companhia registrou receita líquida de R\$11,4 bilhões, um aumento de 26,3% comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2018, em razão do aumento de 25,8% na receita de transporte de passageiros e do crescimento de 38,1% em cargas e outras receitas.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a Companhia registrou receita líquida de R\$9,1 bilhões, um aumento de 17,6% comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2017, em razão do

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs e do aumento de 17,2% na receita de transporte de passageiros relacionado com o aumento de 29,5% de RPKs.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$1.399,1 milhões, um aumento de R\$203,7 milhões comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, que reportou prejuízo operacional de R\$1.195,4. Esta variação se deve principalmente (i) ao início da pandemia do COVID-19, que levou a uma forte redução na demanda de passageiros em comparação com o mesmo período do ano anterior, (ii) à depreciação média de 30,7% do real em relação ao dólar no período, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (iii) aos efeitos não-recorrentes de R\$62,5 milhões ocorridos durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, compostos por custos resultantes da pandemia do COVID-19 e aos ajustes nos contratos de arrendamento de aeronaves que resultaram na redução ao valor recuperável devido ao uso estendido de aeronaves e a reestruturação de nossa frota e malha.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$1.195,4 milhões, comparado com um lucro operacional de R\$1.193,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. Esse resultado operacional foi impulsionado principalmente por um aumento de 26,3% na receita líquida, decorrente do aumento de 22,2% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução de aeronaves de próxima geração em nossa frota, que são mais eficientes em termos de consumo de combustível e têm um CASK menor, compensado por (i) eventos não-recorrentes no total de R\$3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* não-caixa relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E-Jets, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota, remuneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019, e (iii) pela depreciação média de 8,0% do real em relação ao dólar em 2019 em comparação a 2018, o que aumentou as despesas denominadas em dólares. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R\$2.031,4 milhões em 2019, um aumento de R\$837,8 milhões comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$1.193,6 milhões, comparado com um lucro operacional no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 de R\$1.242,8 milhões, uma redução de R\$49,2 milhões, ou 4,0%. Esse resultado operacional está relacionado principalmente com o aumento de 17,6% na receita líquida, impulsionadas pelo aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução das aeronaves A320neo de próxima geração, que são mais eficientes na queima de combustível e possuem um CASK menor, parcialmente compensado pelo (i) evento não-recorrente de R\$226,3 milhões relacionados com uma despesa devido à venda de seis E- Jets, (ii) desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares e (iii) o aumento de 30,1% nos preços de combustíveis. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R\$1.419,9 milhões em 2018, um aumento de R\$177,1 milhões comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2017.

Nosso EBITDA (lucro operacional antes do resultado financeiro, juros, impostos, depreciação e amortização) em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018 foi de R\$406,5 milhões, R\$2.475,5 milhões e R\$2.477,7 milhões, representando uma margem EBITDA de 7,1%, 21,6% e 27,4%, respectivamente. Ajustando pelo evento não-recorrente de R\$141,7 milhões que impactou nossos resultados em 2020, o EBITDA Ajustado foi de R\$264,8 milhões, representando uma margem EBITDA Ajustado de 4,6%.

Em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante foi de R\$4.011,1 milhões, R\$3.107,6 milhões e R\$2.974,3 milhões, representando 69,8%, 27,2%, 32,8% da receita líquida, respectivamente. A variação, correspondente a um aumento de 29,1% comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2019 e 4,5% comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2018, deve-se principalmente à emissão de debêntures conversíveis em ações no montante de R\$1.745,9 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020, à geração de caixa operacional no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, e à captação de R\$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018.

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 2020 era de R\$4.886,5 milhões. O aumento de 14,3% em relação ao saldo em 31 de dezembro de 2019 é decorrente da emissão de debêntures conversíveis em ações no montante de R\$1.745,9 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020 e redução do contas a receber, resultado da redução da demanda gerada pela pandemia do COVID-19. Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, nossa liquidez era de R\$4.273,5 milhões, R\$4.043,4 milhões, respectivamente. Na comparação anual, tivemos um aumento de 5,7% em 2019 e 13,7% em 2018, principalmente em decorrência da geração de caixa operacional e do aumento de 9,1% no saldo de contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, da captação de

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

R\$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures e do aumento de 16,9% no contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018.

Devido à adoção da norma contábil IFRS 16 a partir de janeiro de 2019 com efeito retroativo, o valor presente dos pagamentos de cada aeronave sob arrendamento operacional foi capitalizado com base na taxa de câmbio na data de entrada, ao passo que o passivo relacionado a essa aeronave é atualizado conforme a variação cambial e despesas financeiras mensalmente. Essas diferenças históricas devidas às flutuações cambiais e despesas financeiras entre o ativo e o passivo registrados para cada aeronave foram registradas no resultado reapresentado, impactando a linha de Patrimônio Líquido da Companhia.

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez:

	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
Liquidez corrente ⁽¹⁾	0,5	0,6	0,7
Liquidez seca ⁽²⁾	0,5	0,6	0,7
Liquidez imediata ⁽³⁾	0,3	0,2	0,3
Estrutura de capital ⁽⁴⁾	(2,1)	(6,5)	(15,0)
Endividamento financeiro ⁽⁵⁾ ..	(0,5)	(1,0)	2,4
Liquidez geral ⁽⁶⁾	42,8%	71,1%	76,8%

⁽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 circulante 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.

A liquidez no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020 está relacionada principalmente com o total de caixa, investimentos e recebíveis da Companhia e com a emissão bem-sucedida das debêntures conversíveis em ações, no montante de R\$1.745,9 milhões. A Companhia não possui caixa restrito e detém 100% de sua liquidez, sem participação de minoritários em suas subsidiárias.

A liquidez no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019 está relacionada principalmente com a geração de caixa operacional e o aumento de 9,1% nas contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2018.

A liquidez no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018 está relacionada principalmente com a captação de R\$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures, parcialmente compensado pelo pagamento de dívidas, totalizando R\$1.997,6 milhões, uma variação de 13,9%, comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2017.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
	(em milhares de reais)		
Caixa e equivalentes de caixa	3.064.815	1.647.880	1.169.136
Aplicações financeiras circulante e não-			
circulante	946.281	1.459.708	1.805.204
Contas a receber	875.382	1.165.866	1.069.056
Subarrendamento a receber.....	312.937	279.504	361.738
Depósitos em garantia e reservas de			
manutenção.....	1.554.042	1.651.533	1.546.720
Direito de uso – arrendamentos	4.088.559	7.087.412	4.926.326
Direito de uso – manutenção de			
aeronaves.....	522.182	497.391	632.900
Imobilizado	1.799.706	1.968.840	1.842.239
Total de ativos	15.794.457	19.197.490	16.094.398
Empréstimos e financiamentos circulante .	858.332	481.227	158.813
Empréstimos e financiamentos não-			
circulante	6.502.182	3.036.929	2.597.313
Passivo de arrendamento circulante	2.272.349	1.585.233	1.237.909
Passivo de arrendamento não-circulante ..	10.248.463	10.521.388	7.681.837

Em 31 de dezembro de 2020 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida ajustada¹/EBITDA Ajustado) de 49,5 vezes. O aumento do nosso índice de alavancagem está relacionado principalmente com uma redução no EBITDA Ajustado, ao longo do ano de 2020, ante o impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros durante o ano, e com a adição líquida de 12 novas aeronaves nos últimos doze meses, o que ocasionou em um aumento do passivo de arrendamento, parcialmente compensado pelo aumento da taxa de desconto para fins de cálculo do valor presente.

Em 31 de dezembro de 2019 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,4 vezes comparado a 3,2 vezes em 31 de dezembro de 2018. Em 31 de dezembro de 2018 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,2 vezes comparado a 3,0 vezes em 31 de dezembro de 2017. O aumento do nosso índice de alavancagem entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018 está relacionado com o impacto da adição líquida de 13 aeronaves no último trimestre de 2019, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento sem uma geração correspondente de EBITDA ao longo do período.

A melhora do nosso índice de alavancagem entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017 está relacionada principalmente com o aumento do nosso EBITDA.

¹ A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R\$ 2.419,7 registrado na rubrica de empréstimos e financiamentos, por se referir às debentures conversíveis que nesse momento é mais provável que sim do que não que serão convertidas em participação acionária.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

	Em 31 dezembro de		
	2020	2019	2018
	(em milhares de reais)		
Caixa e equivalentes de caixa	3.064.815	1.647.880	1.169.136
Total do Ativo	15.794.457	19.197.490	16.094.398
Empréstimos e financiamentos...	7.360.514	3.518.156	2.756.126
Passivo de Arrendamento	12.520.812	12.106.621	8.919.746
Total do patrimônio líquido	(14.148.750)	(3.519.174)	(1.150.038)
Total do passivo e patrimônio líquido.....	15.794.457	19.197.490	16.094.398

b. Estrutura de capital:

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

	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
	(em milhares de reais)		
Empréstimos e financiamentos			
Circulante e não-circulante.....	7.360.514	3.518.156	2.756.126
Passivo de arrendamento			
circulante e não-circulante.....	12.520.812	12.106.621	8.919.746
Caixa e equivalentes de caixa	(3.064.815)	(1.647.880)	(1.169.136)
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	(946.281)	(1.459.708)	(1.805.204)
Subarrendamento a receber.....	(312.937)	(279.504)	(361.738)
Dívida líquida.....	15.557.293	12.237.685	8.339.794
Patrimônio líquido.....	(14.148.750)	(3.519.174)	(1.150.038)
Capital Total líquido⁽¹⁾	1.408.545	8.718.511	7.189.756

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

A redução do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2020, uma variação de 302,0%, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2019, está relacionada principalmente com o prejuízo de R\$10.834,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2020.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A redução do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2019, uma variação de 206,0%, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2018, deve-se principalmente ao impacto do impairment das 53 aeronaves E1 de R\$54,2 milhões por aeronave.

A redução do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2018, uma variação de 194,1%, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2017, deve-se principalmente à adoção do IFRS16 e às diferenças históricas relacionado com as flutuações cambiais entre o ativo e o passivo registrados para cada aeronave registradas como perdas acumuladas.

Em 31 de dezembro de 2020, o nosso capital social era de R\$2.246,4 milhões, dividido em 928.965.058 ações ordinárias e 331.644.724 ações preferenciais.

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

Estrutura de Capital	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
Patrimônio Líquido (a).....	(14.148.750)	(3.519.174)	(1.150.038)
Passivo Circulante + Passivo			
não-circulante (b).....	29.943.207	22.716.664	17.244.436
Total do passivo e patrimônio líquido (c).....	15.794.457	19.197.490	16.094.398
% Capital Próprio (a)/(c).....	-89,6%	-18,3%	-7,1%
% Capital de Terceiros (b)/(c).....	189,6%	118,3%	107,1%

Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2020, deve-se à depreciação de 28,9% do real em relação ao dólar no fim do período, que impactou o saldo do passivo de arrendamento da Companhia, e à emissão de debêntures conversíveis em ações no montante de R\$1.745,9 milhões. O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2019, de 33,8% em comparação com o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, deve-se principalmente à adição líquida de 23 novas aeronaves na frota durante o período. 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 189,6% 118,3%, 107,1% em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, respectivamente.

Em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, 26,7%, 100% e 100% da nossa dívida não relacionada a aeronaves era denominada em real. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020, está relacionada com a decisão da Companhia de compensar parte do impacto de 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 2020.

O custo médio ponderado da nossa dívida denominada em dólares norte-americanos totalizou 5,4% a.a. em 31 de dezembro de 2020; 5,5% a.a. e 6,1% a.a. em 31 de dezembro de 2019 e 2018, respectivamente. Nosso custo da dívida denominada em reais totalizou 6,2% a.a. no período findo em 31 de dezembro 2020; 4,8% a.a. e 6,8% a.a. nos exercícios findos em 31 de dezembro 2019 e 2018, respectivamente. O custo médio da dívida denominada em dólares norte-americanos ficou estável em 31 de dezembro de 2020 em relação a 31 de dezembro de 2019, mesmo com as renegociações das dívidas que ocorreram ao longo de 2020. O custo médio da dívida denominada em reais aumentou 1,4 pontos percentuais em 2020, comparado com 2019, devido à emissão das debêntures conversíveis que ocorreram ao longo do ano, parcialmente compensadas pela redução da taxa do CDI no ano. A redução do custo médio da dívida em 31 de dezembro de 2019 quando comparado ao ano de 2018 deve-se principalmente à redução na taxa CDI de 6,5% em 2018 para 5,9% no exercício social findo em 31 de dezembro de 2019.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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 2020, 2019 e 2018, nosso passivo circulante totalizou R\$10.212,6 milhões, R\$6.862,0 milhões e R\$5.275,9 milhões, respectivamente. O saldo de passivo circulante nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018 inclui R\$2.488,9 milhões, R\$2.094,3 milhões e R\$1.672,5 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 2020, o saldo do ativo circulante totalizou a R\$5.417,4 milhões. O saldo do ativo circulante em 31 de dezembro de 2020 foi inferior às nossas obrigações de dívida (empréstimos, financiamentos, passivos de arrendamento e contas a pagar) de curto prazo, equivalentes a R\$5.527,2 milhões, devido ao aumento no saldo de empréstimos e financiamentos e dos passivos de arrendamento de curto prazo.

Os diretores da Companhia entendem que temos plenas condições de honrar os compromissos financeiros assumidos, embora não possamos garantir que tal situação permanecerá inalterada, especialmente considerando a incerteza oriunda dos impactos da pandemia do COVID-19 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, 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, os impactos do COVID-19 nas operações da Companhia podem justificar, 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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida ajustada² pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 49,5 vezes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,4 vezes. Já no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,2 vezes.

Nosso nível de alavancagem aumentou no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 comparado com 31 de dezembro de 2019 devido (i) à apreciação do dólar que causou um aumento em reais da dívida da Companhia denominada em dólares; (ii) à adição líquida de 12 novas aeronaves nos últimos doze meses, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento, parcialmente impactado pelo aumento da taxa de desconto; e (iii) ao impacto da pandemia do COVID-19 que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, reduzindo nosso EBITDA.

Nosso nível de alavancagem aumentou no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com 31 de dezembro de 2018 devido à adição líquida de 13 aeronaves no último trimestre de 2019, que não geraram plenamente EBITDA no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019. Nosso nível de alavancagem aumentou no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com 31 de dezembro de 2017 devido à desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017.

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 nossos recebíveis, alienação fiduciária de algumas de nossas aeronaves, peças e equipamentos, do hangar de Viracopos e das ações da subsidiária não-operacional Tudo Azul, fiança e avais prestados por nós.

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

Encargos financeiros	Em 31 de dezembro de			
	2020	2019	2018	
Em moeda estrangeira (US\$)	(em milhares de R\$)			
Aeronaves e motores	Libor 3M + 2,4% a 2,9%	1.084.705	896.232	100.042
	Libor 6M + 2,0%			
Capital de giro	1,0% a 5,9%	2.236.844	1.727.882	1.656.947
Debêntures	6,0% a 7,5%	2.419.704	–	–
Em moeda nacional (R\$)				
Aeronaves e motores	6,0% a 6,5%	151.876	164.280	192.861
	Selic + 2,8% a 5,5%			
	TJLP + 5,0%			

² A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R\$ 2.419,7 registrado na rubrica de empréstimos e financiamentos, por se referir às debêntures conversíveis que nesse momento é mais provável que sim do que não que serão convertidas em participação acionária.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

	5,0% a 10,7%			
	CDI + 2,0% a 6,0%			
Capital de giro.....	TJLP + 5,0%	776.481	37.355	73.376
Arrendamento financeiro	-	-	-	2.381
Debêntures	CDI + 3,0%	690.904	692.407	730.519
Total em milhares de R\$...		7.360.514	3.518.156	2.756.126
Circulante.....		858.332	481.227	158.813
Não-circulante.....		6.502.514	3.036.929	2.597.313

Em 31 de dezembro de 2020, tínhamos 158 aeronaves sob arrendamento operacional com um saldo agregado de R\$11.663,1 milhões, 17 aeronaves mantidas sob arrendamento financeiro e empréstimos, com um total em aberto de R\$800,4 milhões, tendo como garantia a aeronave subjacente e 17 aeronaves próprias, que estão contabilizadas no Ativo Imobilizado no valor líquido de depreciação de R\$15,1 milhões. De nossa frota contratual de 192 aeronaves, 13 aeronaves estão subarrendadas à TAP e 1 à Breeze. Nossos empréstimos não garantidos por aeronaves, arrendamentos financeiros para aeronaves e financiamento de dívidas de aeronaves contêm acordos e restrições costumeiras como inadimplência no caso de mudança de controle e rescisão ou não-renovação do contrato. Em 31 de dezembro de 2020, demos em garantia dos empréstimos e financiamentos bens e equipamentos no valor líquido de R\$378,0 milhões.

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 31 de dezembro de 2020:

Debênture Conversível

Dívida pertencente a empresa 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 Tudo Azul (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).

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 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.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2020, era de R\$2.419,7 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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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 maio de 2020, a Companhia obteve uma alternativa do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de *covenants* relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2020, 30 de junho de 2020, 30 de setembro de 2020 e 31 de dezembro de 2020.

Em março de 2021, a Companhia obteve uma nova alternativa do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de *covenants* relativo aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2021, 30 de junho de 2021, 30 de setembro de 2021 e 31 de dezembro de 2021. Ainda em março, como parte da renegociação, prorrogamos os pagamentos de juros e principal que seriam devidos entre junho de 2021 e junho de 2022. Tais pagamentos serão amortizados entre setembro de 2022 e junho de 2023.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2020, era de R\$805,0 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 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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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.

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 2020, era de R\$196,0 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.

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 n.º 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 do 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.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2020, era de R\$495,0 milhões.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

1ª Emissão de Sênior Notes sem garantia

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 31 de dezembro de 2020, o montante registrado no passivo não-circulante era de R\$2.061,0 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.

Em dezembro de 2020 a Companhia concluiu a negociação da amortização dos fluxos de 2021. Todo o fluxo do ano de 2021 será amortizado em 18 parcelas entre julho de 2022 e dezembro de 2023 ao custo de CDI + 3% a.a.

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 2020 era de R\$65,2 milhões.

CITIBANK, N.A.

Em março de 2014 a Azul Linhas Aéreas e o Citibank N.A. celebraram um contrato de financiamento (Credit Agreement) no valor de US\$39,6 milhões e vencimento em março de 2016. Este contrato foi aditado em março de 2016, em março de 2017, abril de 2018, abril de 2020 e setembro de 2020 alterando o vencimento para março de 2017, abril de 2018, abril de 2020, setembro de 2020 e abril de 2021, respectivamente, e remuneração variável de LIBOR + taxa fixa de 1,90 % ao ano e valor do principal para US\$ 30 milhões. Arelada ao contrato de financiamento, a Azul Linhas Aéreas contratou com o Citibank S.A. uma operação de swap com a finalidade de proteção contra a variação cambial, nos termos da Nota de Negociação – Swap com Fluxo de Caixa, com vigência a partir de abril de 2018 até abril de 2021, observado o disposto no Instrumento Particular de Contrato para a Realização de Operações de "SWAP" e Outras do Mercado de Derivativos e Outras Avenças, celebrado em março de 2014, com prazo de vigência indeterminado.

A Cédula de Crédito Bancário (Mútuo) – Crédito Internacional e a Proposta para Estruturação de Operação de Captação contam com garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios relacionados a vendas para agências de viagem, de titularidade da Azul Linhas Aéreas.

Este contrato não possui *covenants* financeiros.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2020, era de R\$155,9 milhões.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP

Em junho de 2013, a Azul Linhas Aéreas e a Companhia celebraram Contrato de Financiamento com a Financiadora de Estudos e Projetos (“FINEP”) (“Contrato de Financiamento”) no valor de até R\$107,9 milhões, para custear parcialmente as despesas incorridas na elaboração do Projeto “Implantação de centros de excelência visando disponibilizar no país um programa completo de treinamento e apoio técnico às operações para empresas que utilizem aeronaves Embraer e outras inovações”, no valor total de R\$119,9 milhões. O Contrato de Financiamento tem vencimento em 73 parcelas mensais e sucessivas, com período de carência de 24 meses, sendo a primeira parcela a vencer em julho de 2015 e a última parcela a vencer em julho de 2021. Sobre o valor principal do crédito, incide taxa de juros de acordo com o estabelecido no contrato, referente a 5% ao ano, sobre a variação da TJLP. O Contrato de Financiamento é garantido por fiança da Companhia.

O saldo em aberto do Contrato de Financiamento, em 31 de dezembro de 2020 era de R\$23,5 milhões.

ii. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Em 31 de dezembro de 2020, não possuíamos qualquer outra operação relevante de longo prazo com instituições financeiras, além daquelas mencionadas no item anterior.

iii. 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.

iv. 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 10.1 f (i) acima.

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2020, 2019 e 2018. 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 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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x;

(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 igual ou menor do que 5,5x;

(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 maio de 2020, a Companhia obteve uma alternativa do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de *covenants* relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2020, 30 de junho de 2020, 30 de setembro de 2020 e 31 de dezembro de 2020. Em março de 2021, a Companhia obteve uma nova alternativa do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de *covenants* relativo aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2021, 30 de junho de 2021, 30 de setembro de 2021 e 31 de dezembro de 2021. Ainda em março, como parte da renegociação, prorrogamos os pagamentos de juros e principal que seriam devidos entre junho de 2021 e junho de 2022. Tais pagamentos serão amortizados entre setembro de 2022 e junho de 2023.

As dívidas da Companhia descritas neste item 10.1(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 mandatário em caso de mora sob os instrumentos de dívida.
- 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 (incluindo Controladas).

Na data do Formulário de Referência, estávamos em conformidade com todos os *covenants* financeiros em nossos instrumentos de financiamento que nos obrigam a manter certos índices. Uma eventual inadimplência nos termos de tais contratos pode resultar em sua rescisão antecipada e, como consequência, a inadimplência cruzada de certas obrigações que poderiam causar um efeito adverso

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

relevante sobre nós. Para mais informações, vide os itens “Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento, podendo conseqüentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia” e “A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os *covenants* financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores” da Seção 4.1. do Formulário de Referência.

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

Em 31 de dezembro de 2020, não possuíamos limite dentro das operações já contratadas. Porém, possuíamos uma linha disponível a contratar no valor de U\$100,0 milhões, junto aos investidores âncora das debêntures conversíveis emitidas em novembro de 2020.

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 2020, 2019 e 2018 e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes nos demais itens do Formulário de Referência, em especial às da seção 3 e demais subitens desta seção 10.

Receita Líquida

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, 87,8% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 12,2% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem.

Em 31 de dezembro de 2020, 83% de nossa receita provinha do mercado doméstico e era denominada em reais. 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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Nossos gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangíveis nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, totalizaram R\$452,7 milhões, R\$1.560,4 milhões, e R\$1.186,6 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 dispo de canais de distribuição de baixo custo.

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 21,1%, 24,4% e 33,6%, nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, respectivamente, do total das nossas despesas operacionais. Os preços do combustível de aviação no Brasil são mais altos do que em 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:

	<u>Preço médio QAV</u> <u>(litro)</u>	<u>Varição</u>
31 de dezembro de 2020	R\$2,32	-9,5%
31 de dezembro de 2019	R\$2,56	0,4%
31 de dezembro de 2018	R\$2,55	29,8%

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 3,0% e 25,0%. Os estados brasileiros aplicam alíquotas diferentes de ICMS incidente sobre o combustível (que não são repassadas ao consumidor final por serviços prestados ao passageiro), 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 2020 e 31 de dezembro de 2019, tínhamos 74 e 93 funcionários por aeronave, respectivamente, indicando uma maior produtividade de nossa força de trabalho comparada às dos nossos concorrentes.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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 questões sanitárias, por orientação da Anvisa e para garantir a segurança de nossos clientes e tripulantes, suspendemos o serviço de bordo. 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. No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, geramos 87% e 89%, respectivamente, de nossas receitas líquidas de transporte de passageiros por meio de nosso site, 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 (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 de marketing 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.

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 8,3 anos, 5,8 anos e 5,9 anos em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, respectivamente. Em 2020, incluímos as aeronaves Cessna que operam na Azul Conecta, elevando a média da idade da nossa frota. Se excluirmos as 17 aeronaves Cessna, a idade média cai para 6,9 anos. 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 2020, 2019 e 2018, 26,7%, 100% e 100% respectivamente, da nossa dívida não relacionada a aeronaves foram denominados em reais e, portanto, não estão expostas às oscilações cambiais. A

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no final de 31 de dezembro de 2020, 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 4,6%, 31,7% e 29,9% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018. A margem EBITDA de 2020 foi profundamente afetada pela pandemia de COVID-19, e entendemos que as margens de 2019 e 2018 são mais representativas da rentabilidade recorrente da Companhia. 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 2020:

Em	Cidades		Aeronaves no encerramento do período		
	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
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	11.946	34	158	192

(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.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de				
	2020	AV (%)	2019	AV (%)	Variação percentual
	(em milhares de reais)				
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	5.039.607	87,7%	10.907.889	95,3%	(53,8)%
Outras receitas	704.519	12,3%	534.428	4,7%	31,8%
Receita líquida	5.744.126	100%	11.442.317	100,0%	(49,8)%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	(1.508.750)	(26,3)%	(3.085.603)	(27,0)%	(51,1)%
Salários e benefícios	(1.426.636)	(24,8)%	(1.868.402)	(16,3)%	(23,6)%
Tarifas aeroportuárias	(465.606)	(8,1)%	(724.971)	(6,3)%	(35,8)%
Prestação de serviços de tráfego	(288.327)	(5,0)%	(476.481)	(4,2)%	(39,5)%
Comerciais e publicidade	(329.829)	(5,7)%	(444.079)	(3,9)%	(25,7)%
Materiais de manutenção e reparo	(464.566)	(8,1)%	(354.105)	(3,1)%	31,2%
Depreciação e amortização	(1.805.553)	(31,4)%	(3.670.884)	(32,1)%	(50,8)%
Outras despesas operacionais, líquidas	(853.940)	(14,9)%	(2.013.192)	(17,6)%	(57,6)%
	<u>(7.143.207)</u>	<u>(124,4)%</u>	<u>(12.637.717)</u>	<u>(110,4)%</u>	<u>(43,5)%</u>
Lucro operacional	(1.399.081)	(24,4)%	(1.195.400)	(10,4)%	17,0%
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	60.298	1,0%	72.071	0,6%	(16,3)%
Despesas financeiras	(3.269.941)	(56,9)%	(1.329.524)	(11,6)%	145,9%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	(1.452.116)	(25,3)%	325.452	2,8%	(546,2)%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(4.302.540)	(74,9)%	(391.905)	(3,4)%	997,9%
	<u>(8.964.299)</u>	<u>(156,1)%</u>	<u>(1.323.906)</u>	<u>(11,6)%</u>	<u>577,1%</u>
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido.....	(713.834)	(12,4)%	(16.959)	(0,1)%	4109,2%
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(11.077.214)	(192,8)%	(2.536.265)	(22,2)%	336,8%
Imposto de renda e contribuição social corrente	(11)	0,0%	(2.228)	0,0%	(99,5)%
Imposto de renda e contribuição social diferido.....	242.516	4,2%	135.407	1,2%	79,1%
Lucro (prejuízo) líquido do período .	<u>(10.834.709)</u>	<u>(188,6)%</u>	<u>(2.403.086)</u>	<u>(21,0)%</u>	<u>350,9%</u>

Resultado operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$1.399,1 milhões, comparado com R\$1.195,4 milhões no mesmo período em 2019. Esse resultado se deve principalmente (i) à pandemia do COVID-19, que levou a uma redução de 43,1% na demanda de passageiros durante 2020 em comparação com o mesmo período do ano anterior, (ii) à depreciação média de 30,7% do real em relação ao dólar no período quando comparado ao mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares.

O prejuízo líquido foi de R\$10.834,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, comparado com um prejuízo líquido de R\$2.403,1 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido a (i) variações monetárias e cambiais líquidas de R\$4.302,5 milhões que em sua maioria não tem impacto caixa, e (ii) perdas com instrumentos financeiros derivativos de R\$1.452,1 milhões principalmente devido a contratos não realizados de hedge de combustível.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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 2020 e no mesmo período em 2019:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2020	2019	Variação Percentual
(por ASK em centavos de R\$)			
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	24,95	30,41	(18,0)%
Outras receitas	3,45	1,49	131,5%
Receita líquida	28,41	31,90	(11,0)%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais ⁽¹⁾ :			
Combustível de aviação	7,40	8,60	(14,0)%
Salários e benefícios	7,00	5,21	34,3%
Tarifas aeroportuárias	2,28	2,02	13,0%
Prestação de serviços de tráfego	1,41	1,33	6,0%
Comerciais e publicidade	1,62	1,24	30,6%
Materiais de manutenção e reparo	2,21	0,79	179,7%
Depreciação e amortização	8,46	4,51	87,6%
Outras despesas operacionais	5,20	2,66	95,5%
Total das despesas operacionais	35,57	26,35	35,0%

⁽¹⁾ Ajustado por eventos não-recorrentes de R\$62,5 em 2020 e R\$3,2 bilhões em 2019.

Receita Líquida. A receita líquida reduziu 49,8%, ou R\$5.698,2 milhões, de R\$11.442,3 milhões em 2019 para R\$5.744,1 milhões no mesmo período em 2020, devido à redução de 53,8% na receita de passageiros devido à pandemia do COVID-19, parcialmente compensado pelo aumento de 31,8% em cargas e outras receitas.

Transporte de Passageiros. A redução de R\$5.868,3 milhões, ou 53,8%, na receita de transporte de passageiros no período no exercício de 2020 quando comparado com o mesmo período em 2019 deve-se principalmente à redução de 45,5% nos RPKs, como resultado da redução da demanda de passageiros devido à pandemia de COVID-19.

Cargas e outras receitas. O aumento de R\$170,1 milhões, ou 31,8% durante 2020 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2019 está relacionada principalmente com o aumento na receita proveniente do transporte de cargas. O bom desempenho de nosso negócio de cargas refletiu o aumento da demanda de clientes pessoas físicas e empresas por entregas de pacotes, compras online e suprimentos médicos em decorrência do distanciamento social e das medidas adotadas pelas autoridades locais, bem como hesitação de empresas e clientes em se envolverem pessoalmente com compras e outras atividades em decorrência da pandemia do COVID-19 e também reflete uma redução na capacidade de transporte de cargas em voos comerciais no Brasil. A maior parte do aumento observado foi impulsionado pela ampla expansão em todos os segmentos e áreas geográficas de nosso mercado de cargas, especialmente nosso negócio de comércio eletrônico. Também observamos uma redução de 48.1% nas receitas da Azul Viagens, nossa unidade de negócios que comercializa pacotes de viagens, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019.

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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2020	2019	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R\$5.039,6	R\$10.907,9	(53,8)%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões).....	20.395	35.868	(43,1)%
Taxa de ocupação (%)	80,0%	83,5%	(3,5)p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos).....	24,95	30,41	(18,0)%
Receita operacional por ASK (centavos).....	28,41	31,90	(11,0)%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos) ..	31,20	36,43	(14,4)%
Número de decolagens	158.070	295.354	(46,5)%
Horas-bloco	266.881	495.362	(46,1)%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais reduziram R\$5.494,5 milhões ou 43,5%, de R\$12.637,7 milhões em 2019 para R\$7.143,2 milhões no mesmo período em 2020, devido principalmente à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução de 43,1% na capacidade, resultando em menores despesas variáveis e iniciativas de redução de custos, parcialmente compensadas (i) pela desvalorização média de 30,7% do real em relação ao dólar durante o exercício de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível reduziu 51,1%, ou R\$1.576,9 milhões em 2020 comparado com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido (i) à diminuição de 43,1% na capacidade, e (ii) à queda de 9,5% no preço do combustível por litro. Em termos de ASK, combustível de aviação reduziu 14,0%.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios reduziram 23,6%, ou R\$441,8 milhões em 2020 em comparação com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido a custos fixos menores com salários e benefícios de nossos acordos trabalhistas e menor capacidade, parcialmente compensados pelo maior impacto contábil não-caixa de incentivos de longo prazo, impulsionado pelo aumento no preço das ações e a volatilidade correspondente, a ser realizada ao longo de 6 a 10 anos. Em termos de ASK, a despesa com salários e benefícios aumentou 34,3% comparado ao mesmo período do ano anterior.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias reduziu 35,8%, ou R\$259,4 milhões, em 2020 comparado com o mesmo período de 2019, principalmente devido à redução de 46,5% nas decolagens, em decorrência da pandemia do COVID-19. Em termos de ASK, o custo com tarifas aeroportuárias aumentou 13,0%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego reduziram 39,5%, ou R\$188,2 milhões em 2020 comparado com o mesmo período em 2019 devido principalmente à redução de 43,1% nos ASKs, em decorrência da pandemia do COVID-19. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego aumentaram 6,0%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade reduziram 25,7%, ou R\$114,3 milhões, em 2020 comparado com o mesmo período de 2019, devido à redução de 53,8% na receita de passageiros, resultando em uma queda nas despesas com taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens, parcialmente compensado pelo aumento de 38,4% na receita de cargas, resultando em um aumento de despesa com comissões de agentes. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram 30,6% quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 31,2%, ou R\$110,5 milhões em 2020 comparado com o mesmo período de 2019 devido principalmente (i) à depreciação média de 30,7% do real em relação ao dólar durante 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, e (ii) eventos adicionais de manutenção realizados no ano de 2020 para a retomada da operação, que haviam sido postergados anteriormente. Em termos de ASK, os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 179,7% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos reduziram 50,8% ou R\$1.865,3 milhões, em 2020 comparado com o mesmo período de 2019 devido principalmente à redução de direito de uso de ativos, resultado da renegociação de contratos de arrendamento com

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

arrendadores no ano. Em termos de ASK, depreciação e amortização aumentou 87,6% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas reduziram 57,6% ou R\$1.159,3 milhões, em 2020 comparado com o mesmo período em 2019, principalmente devido às despesas não recorrentes em 2019 de R\$1,1 bilhão relacionadas com o *impairment* das aeronaves, ante a renovação da nossa frota, incluindo a baixa de estoques e peças de reposição, perdas esperadas com a venda de aeronaves e taxas de rescisão contratual. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais aumentaram em 97,6% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 16,3%, ou R\$11,8 milhões em 2020 comparado com 2019, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 5,9% em 2019 para 2,8% no mesmo período em 2020.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 145,9%, ou R\$1.940,4 milhões em 2020 comparado com o mesmo período de 2019 principalmente devido ao (i) aumento de R\$755,4 milhões referentes aos juros e efeito não-caixa da marcação a mercado do direito de conversão sobre as debêntures conversíveis em ações, e (ii) aumento de R\$763,1 nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves ante às renegociações contratuais que resultou em um aumento da taxa de desconto e a depreciação média de 30,7% do real frente ao dólar durante o período, quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um prejuízo 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\$1.452,1 milhões em 2020 comparado ao ganho de R\$325,5 milhões no mesmo período do ano anterior principalmente devido a perdas não realizadas relacionadas a contratos de hedge de combustível resultantes da forte queda dos preços dos combustíveis como resultado dos impactos da pandemia do COVID-19 na demanda por petróleo bruto.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O efeito líquido da conversão de nossos ativos e passivos monetários quando remensurados para reais totalizou em uma perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas de R\$4.302,5 milhões em 2020 comparado com um prejuízo de R\$391,9 milhões no mesmo período do ano anterior, em razão da depreciação do real frente ao dólar de 30,7% entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2020, resultando em um aumento de nossos arrendamentos capitalizados e endividamento em moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Em 2020 registramos uma perda líquida de R\$713,8 milhões decorrente de operações com partes relacionadas, comparado com um prejuízo de R\$16,9 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido à uma perda de R\$637,6 milhões em decorrência da eliminação do direito de conversão dos bonds da TAP.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente em 2020 totalizou uma despesa de R\$11 mil, comparado a uma despesa de R\$2.228 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido à transferência do bond da TAP para uma das nossas subsidiárias.

Imposto de renda e contribuição social diferido. O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R\$242,5 milhões em 2020 comparado com um crédito de R\$135,4 milhões no mesmo período em 2019, principalmente em razão da reversão de diferenças temporárias relacionadas com o bond da TAP.

	Exercício findo em 31 de dezembro de				
	2019	AV (%)	2018	AV (%)	Variação Percentual
	(em milhares de reais)				
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	10.907.889	95,3%	8.670.132	95,7%	25,8%
.....					
Outras receitas	534.428	4,7%	386.932	4,3%	38,1%
.....					
Receita líquida	11.442.317	100,0%	9.057.064	100,0%	26,3%
.....					

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	(3.085.603)	(27,0)%	(2.644.261)	(29,2)%	16,7%
Salários e benefícios	(1.868.402)	(16,3)%	(1.413.017)	(15,6)%	32,2%
Tarifas aeroportuárias	(724.971)	(6,3)%	(592.100)	(6,5)%	22,4%
Prestação de serviços de tráfego	(476.481)	(4,2)%	(395.394)	(4,4)%	20,5%
Comerciais e publicidade	(444.079)	(3,9)%	(368.663)	(4,1)%	20,5%
Materiais de manutenção e reparo	(354.105)	(3,1)%	(250.105)	(2,8)%	41,6%
Depreciação e amortização	(3.670.884)	(32,1)%	(1.284.050)	(14,2)%	185,9%
Outras despesas operacionais, líquidas	(2.013.192)	(17,6)%	(915.850)	(10,1)%	119,8%
Lucro (prejuízo) operacional	(1.195.400)	(10,4)%	1.193.624	13,2%	n.a.
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	72.071	0,6%	74.522	0,8%	(3,3)%
Despesas financeiras	(1.329.524)	(11,6)%	(1.094.828)	(12,1)%	21,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	325.452	2,8%	298.094	3,3%	9,2%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(391.905)	(3,4)%	(1.306.063)	(14,4)%	(70,0)%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	(16.959)	(0,1)%	381.725	4,2%	n.a.
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(2.536.265)	(22,2)%	(452.926)	(5,0)%	460,0%
Imposto de renda e contribuição social corrente	(2.228)	0,0%	(11.224)	(0,1)%	(80,1)%
Imposto de renda e contribuição social diferido	135.407	1,2%	(171.581)	(1,9)%	n.a.
Prejuízo do exercício	(2.403.086)	(21,0)%	(635.731)	(7,0)%	278,0%

Resultado operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$1.195,4 milhões, comparado com um lucro operacional de R\$1.193,6 milhões em 2018. Esse resultado foi impulsionado principalmente por um aumento de 26,3% na receita resultante do aumento de 22,2% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução de aeronaves de próxima geração em nossa frota, que são mais eficientes em termos de consumo de combustível e têm um CASK menor, parcialmente compensado (i) por eventos não-recorrentes no total de R\$3.226,8 milhões, principalmente devido ao impairment relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E-Jets, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota, (ii) pela reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019, e (iii) pela depreciação média de 8,0% do real em relação ao dólar em 2019 em comparação a 2018, o que aumentou as despesas denominadas em dólares. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R\$2.031,4 milhões em 2019, representando uma margem operacional de 17,8%.

O prejuízo líquido foi de R\$2.403,1 milhões no exercício de 2019, comparado com um prejuízo líquido de R\$635,7 milhões no exercício de 2018. Excluindo o impacto dos efeitos não-recorrentes, o lucro líquido de 2019 foi de R\$823,7 milhões.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais ajustados pelo efeito dos eventos não-recorrentes de R\$3.226,8 milhões em 2019 e R\$226,3 milhões em 2018, com base em ASK nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2019	2018	Variação Percentual
	(por ASK em centavos de R\$)		
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	30,41	29,54	3,0%
Outras receitas	1,49	1,32	13,0%
Receita líquida	31,90	30,86	3,4%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais ⁽¹⁾ :			
Combustível de aviação	8,60	9,01	(4,6)%
Salários e benefícios	5,21	4,81	8,2%
Tarifas aeroportuárias	2,02	2,02	0,2%
Prestação de serviços de tráfego	1,33	1,35	(1,4)%
Comerciais e publicidade	1,24	1,26	(1,4)%
Materiais de manutenção e reparo	0,79	0,85	(6,9)%
Depreciação e amortização	4,51	4,37	3,0%
Outras despesas operacionais	2,66	2,35	13,2%
Total das despesas operacionais	26,35	26,02	1,3%

⁽¹⁾ Ajustado por eventos não-recorrentes de R\$3,2 bilhões em 2019 e R\$226,3 milhões em 2018.

Receita Líquida. A receita líquida aumentou 26,3% ou R\$2.385,3 milhões de R\$9.057,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R\$11.442,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, devido ao (i) aumento de 25,8% na receita de transporte de passageiros e (ii) crescimento de 38,1% em cargas e outras receitas.

Transporte de Passageiros. O aumento de R\$2.237,8 milhões ou 25,8% na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 quando comparado com o mesmo período de 2018 deve-se principalmente (i) ao aumento de 23,9% nos RPKs, reflexo do aumento de 22,2% nos ASKs e (ii) ao aumento de 3,0% no PRASK devido às altas taxas de ocupação, *yields* e receitas auxiliares

Cargas e outras receitas. O aumento de R\$147,5 milhões ou 38,1% em cargas e outras receitas está relacionada principalmente com o aumento de 45% na receita proveniente do transporte de cargas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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		Variação Percentual
	2019	2018	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R\$10.907,9	R\$8.670,1	25,8%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões).....	35.868	29.353	22,2%
Taxa de ocupação (%)	83,5%	82,3%	+1,4p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos).....	30,41	29,54	3,0%
Receita operacional por ASK (centavos).	31,90	30,86	3,4%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos).....	36,43	35,89	1,5%
Número de decolagens	295.354	262.312	12,6%
Horas-bloco	495.362	433.945	14,2%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram R\$4.774,3 milhões, de R\$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R\$12.637,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, devido principalmente (i) a eventos não-recorrentes no total de R\$3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E-Jets, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota, (ii) à reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019, e (iii) à depreciação média de 8,0% do real em relação ao dólar em 2019 em comparação a 2018, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves mais eficientes no consumo de combustível na frota.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível aumentou 16,7% ou R\$441,3 milhões em 2019 comparado com o mesmo período em 2018, principalmente devido (i) ao aumento de 14,2% nas horas bloco e (ii) ao aumento de 0,4% no preço do combustível por litro, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves mais eficientes em nossa frota. Em termos de ASK, combustível de aviação reduziu 4,5%.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 32,2% ou R\$455,4 milhões em 2019 comparado com o mesmo período em 2018, devido (i) ao aumento no número de tripulantes de 11.807 em 2018 para 13.189 em 2019, relacionado principalmente com o aumento de 22% na capacidade e (ii) à remuneração da folha de pagamento em 20% desde janeiro de 2019. Em termos de ASK, a despesa com salários e benefícios aumentou 8,2%.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 22,4% ou R\$132,9 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 principalmente devido ao aumento de 22,2% nos ASKs. Em termos de ASK, o custo com tarifas aeroportuárias aumentou 0,2%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 20,5% ou R\$81,1 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente (i) ao crescimento de 22,2% nos ASKs, o que levou ao aumento de 19,7% no número de passageiros, e (ii) ao aumento nos voos internacionais, os quais possuem maiores despesas de *catering* que os voos domésticos. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 1,4%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 20,5% ou R\$75,4 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018, em linha com um aumento na receita de passageiros, que resultou em maiores taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens. As despesas com vendas e marketing por ASKs reduziram 1,4%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 41,6% ou R\$104,0 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente (i) a uma provisão de R\$72,5 milhões relacionada com a manutenção dos E-Jets que sairão de nossa frota e (ii) a um número maior de aeronaves em nossa frota, o que resulta em um aumento nas taxas de manutenção e reparo. Em termos de ASK, os custos com materiais de manutenção e reparo ajustados pelos eventos não-recorrentes reduziram 3,4%.

Depreciação, amortização e impairment. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram R\$2.386,8 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente (i) ao *impairment* de R\$2,1 bilhões relacionada com a diferença entre o valor contábil e o valor esperado recuperável de nossos E-Jets, (ii) uma adição líquida de 23 aeronaves na frota durante 2019 e (iii) um aumento na capitalização dos eventos de manutenção pesada. Em termos de ASK, depreciação e amortização ajustados pelos eventos não-recorrentes aumentaram 1,4%.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram R\$1.097,3 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018, principalmente devido: (i) às despesas não-recorrentes de R\$1,1 bilhão relacionadas com a saída dos E-Jets de nossa frota, incluindo a baixa de estoques e peças de reposição, perdas esperadas com a venda de aeronaves e taxas de rescisão contratual, (ii) ao aumento nas despesas relacionadas com treinamento e acomodação relacionadas com o nosso crescimento, (iii) ao aumento de despesas de TI e (iv) ao aumento da quantidade de contingências de voo. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais ajustadas pelos eventos não-recorrentes aumentaram em 13,2%.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 3,3% ou R\$2,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o mesmo período de 2018, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 6,4% em 2018 para 5,9% em 2019.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 21,4% ou R\$234,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o mesmo período de 2018 principalmente devido ao aumento nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves como resultado da adição líquida de 23 aeronaves em nosso balanço durante os últimos doze meses e da depreciação de 8,0% do real em 2019 comparado com o mesmo período em 2018.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho com instrumentos financeiros de R\$325,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019. No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 tivemos um ganho de R\$298,1 milhões. Esta linha reflete o impacto de (i) instrumentos derivativos expressos em dólares usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares; e (ii) instrumentos derivativos de combustível de aviação usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. A perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas, realizadas e não realizadas foi de R\$391,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 em comparação com uma perda de R\$1.306,1 milhões no mesmo período em 2018, em razão da depreciação do real frente ao dólar de 8,0% entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019, resultando em um aumento da dívida em moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, registramos uma perda líquida de R\$17,0 milhões decorrente de operações com partes relacionadas comparado com o ganho de R\$381,7 milhões no mesmo período em 2018. A perda em 2019 refere-se principalmente à atualização do valor justo do título da TAP, que na época era conversível em 41,25% do valor econômico da companhia aérea portuguesa.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 totalizou uma despesa de R\$2,2 milhões, principalmente devido à apuração de lucro tributável na controladora. No mesmo período em 2018 registramos uma despesa de R\$11,2 milhões devido à apuração de lucro tributável na controladora.

Imposto de renda e contribuição social diferido. O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R\$135,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com uma despesa de R\$171,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente em razão das diferenças temporárias reconhecidas em 2019.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de				Variação percentual
	2018	AV (%)	2017	AV (%)	
(em milhares de reais)					
Receita líquida					
Transporte de passageiros	8.670.132	95,7%	6.695.340	86,9%	29,50%
Outras receitas.....	386.932	4,3%	1.009.491	13,1%	(61,7)%
Receita líquida.....	9.057.064	100,0%	7.704.831	100,0%	17,6%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação.....	(2.644.261)	(29,2)%	(1.848.195)	(24,0)%	43,1%
Salários e benefícios.....	(1.413.017)	(15,6)%	(1.296.166)	(16,8)%	9,0%
Tarifas aeroportuárias	(592.100)	(6,5)%	(490.569)	(6,4)%	20,7%
Prestação de serviços de tráfego....	(395.394)	(4,4)%	(357.841)	(4,6)%	10,5%
Comerciais e publicidade.....	(368.663)	(4,1)%	(309.540)	(4,0)%	19,1%
Materiais de manutenção e reparo..	(250.105)	(2,8)%	(484.156)	(6,3)%	(48,3)%
Depreciação e amortização.....	(1.284.050)	(14,2)%	(1.063.378)	(13,8)%	20,8%
Outras despesas operacionais, líquidas	(915.850)	(10,1)%	(612.194)	(7,9)%	49,6%
	(7.863.440)	(86,8)%	(6.462.039)	(83,9)%	21,7%
Lucro operacional	1.193.624	13,2%	1.242.792	16,1%	(4,0)%
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras.....	74.522	0,8%	128.272	1,7%	(41,9)%
Despesas financeiras.....	(1.094.828)	(12,1)%	(1.078.598)	(14,0)%	1,5%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	298.094	3,3%	(90.171)	(1,2)%	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(1.306.063)	(14,4)%	34.859	0,5%	n.a.
	(2.028.275)	(22,4)%	(1.005.638)	(13,1)%	(101,7)%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido.....	381.725	4,2%	176.975	2,3%	115,7%
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social (452.926) (5,0)% 414.129 5,4% n.a.					
Imposto de renda e contribuição social corrente	(11.224)	(0,1)%	2.875	0,0%	n.a.
Imposto de renda e contribuição Social diferido.....	(171.581)	(1,9)%	7.509	0,1%	n.a.
Lucro (prejuízo) líquido do Período.....	(635.731)	(7,0)%	424.513	5,5%	n.a.

Resultado Operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$1.193,6 milhões, uma redução de R\$49,2 milhões comparado com 2017. Esse resultado operacional está relacionado principalmente com o aumento de 17,6% nas receitas, impulsionadas pelo aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução das aeronaves A320neo de próxima geração, que são mais eficientes na queima de combustível e possuem um CASK menor, parcialmente compensado (i) pelo evento não-recorrente de R\$226,3 milhões relacionados com uma despesa devido à venda de seis E- Jets, (ii) pela desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (iii) pelo aumento de 30% nos preços de combustíveis. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R\$1.419,9 milhões em 2018, um aumento de R\$177,1 milhões comparado com 2017.

O prejuízo líquido foi de R\$635,7 milhões no exercício de 2018. Excluindo o impacto dos efeitos não-recorrentes, o prejuízo líquido de 2018 foi de R\$409,4 milhões.

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais, ajustados pelo efeito dos eventos não-recorrentes de R\$226,3 milhões em 2018, com base em ASK nos períodos indicados:

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

	Exercício findo em		Variação Percentual
	31 de dezembro de		
	2018	2017	
	(por ASK em centavos de R\$)		
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	29,54	26,46	11,6%
Outras receitas	1,32	3,99	(67,0)%
Receita líquida	30,86	30,45	1,3%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:			
Combustível de aviação	9,01	7,31	23,3%
Salários e benefícios	4,81	5,12	(6,0)%
Tarifas aeroportuárias	2,02	1,94	4,0%
Prestação de serviços de tráfego	1,35	1,41	(4,8)%
Comerciais e publicidade	1,26	1,22	2,7%
Materiais de manutenção e reparo	0,85	1,91	(55,5)%
Depreciação e amortização	4,37	4,20	4,1%
Outras despesas operacionais	2,35	2,42	(2,9)%
Total das despesas operacionais	26,02	25,54	1,9%

Receita Líquida. A receita líquida aumentou 17,6% ou R\$1.352,2 milhões, de R\$7.704,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R\$9.057,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, devido ao aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs. Em 1º de janeiro de 2018, a Azul Linhas Aéreas adotou novas normas contábeis, incluindo o IFRS 15, que acarreta em um novo padrão de reconhecimento de receita. A adoção da norma contábil IFRS 15 impactou a classificação e o prazo de reconhecimento de certos itens auxiliares, como bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem, uma vez que tais taxas são consideradas parte do serviço prestado ao passageiro. Esses itens auxiliares são agora reconhecidos na receita de passageiros, enquanto os itens não relacionados a passageiros, incluindo cargas, pacotes de viagem e receita de aluguel de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas.

Transporte de Passageiros. O aumento de R\$1.974,8 milhões ou 29,5% na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 quando comparado com o mesmo período de 2017 deve-se ao aumento de 16,4% de RPKs e a adoção da norma contábil IFRS 15 em 2018, refletindo um aumento de 16,0% nos ASK.

Cargas e outras receitas. A redução de R\$622,6 milhões ou 61,7% em cargas e outras receitas está relacionada principalmente a adoção da norma contábil IFRS 15 compensada parcialmente pelo aumento da receita de cargas de 56,5% no período.

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

	Exercício findo em		Variação Percentual
	31 de dezembro de		
	2018	2017	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R\$8.670,1	R\$6.695,3	29,5%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões).....	29.353	25.300	16,0%
Taxa de ocupação (%)	82,3%	82,1%	+0,2p.p.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Receita de passageiros por ASK (centavos).....	29,54	26,46	11,6%
Receita operacional por ASK (centavos .	30,86	30,45	1,3%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	35,89	35,64	0,7%
Número de decolagens.....	262.312	259.966	0,9%
Horas-bloco	433.945	407.416	6,5%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 21,7% ou R\$1.401,4 milhões, de R\$6.462,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R\$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente em decorrência (i) da desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, (ii) de um aumento de 30% nos preços de combustíveis e (iii) de eventos não-recorrentes que consistem em uma despesa de R\$226,3 milhões relacionada à venda de seis E-Jets, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves de nova geração em nossa frota, que oferecem um CASK menor.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível aumentou 43,1% ou R\$796,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, principalmente devido (i) ao aumento de 30,0% no preço do combustível, que passou de uma média de R\$1,97 por litro em 2017 para uma média de R\$2,55 por litro em 2018 e (ii) ao aumento de 6,5% em horas-bloco. Em termos de ASKs, o combustível de aviação aumentou 23,3%, devido às razões acima, parcialmente compensado pela introdução dos A320neos que são mais eficientes em termos de consumo de combustível.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 9,0% ou R\$116,9 milhões em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, devido (i) ao aumento de 2,5% nos salários em decorrência dos acordos coletivos com sindicatos aplicáveis a todos os empregados de companhias aéreas no Brasil em 2018 e (ii) ao aumento no número de tripulantes de 10.878 em 2017 para 11.807 em 2018, devido principalmente à introdução do A320neo na nossa frota. Em uma base por ASK, os gastos com salários e benefícios tiveram uma redução de 6,0%.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 20,7% ou R\$101,5 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) ao aumento de 11,2% na etapa média, subindo de 905 quilômetros no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para 1.006 quilômetros no mesmo período em 2018, e (ii) a um aumento no número de decolagens internacionais, as quais possuem tarifas de navegação mais altas. As tarifas aeroportuárias por ASK aumentaram 4,0%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 10,5% ou R\$37,6 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 devido principalmente (i) ao crescimento de 16,0% nos ASKs, o que levou ao aumento de 5,0% no número de passageiros, e (ii) ao aumento nos voos internacionais, os quais possuem maiores despesas de catering que os voos domésticos. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 4,8%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 19,1% ou R\$59,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017, em linha com um aumento na receita de passageiros, que resultou em maiores taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram 2,7%.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo reduziram 48,3% ou R\$234,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) ao menor número de eventos de manutenção realizados durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, comparado com o mesmo período de 2017, (ii) internalização de certas atividades de manutenção dos E-Jets, e (iii) condições mais favoráveis para negociação com fornecedores. Os custos com materiais de manutenção e reparo por ASK reduziu 55,5%.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 20,7% ou R\$220,7 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido à adição de 10 aeronaves na frota durante 2018 e ao aumento da capitalização dos eventos de manutenção pesada. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos por ASK aumentou 4,1%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 49,6% ou R\$303,7 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017, principalmente devido (i) à despesa não-recorrente de R\$226,3 milhões relacionada com a venda de seis E-Jets, o que levou a uma diferença não caixa entre o preço de venda dessas aeronaves e o preço reconhecido em nosso balanço, (ii) a um aumento de 16% em despesas de TI relacionadas com despesas de sistemas de distribuição de passagens como consequência de nossas parcerias internacionais, que são atreladas ao dólar norte-americano, e (iii) a maiores despesas relacionadas com o treinamento de pilotos. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais ajustadas pelos eventos não-recorrentes reduziram em 2,9%.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 41,9% ou R\$53,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o mesmo período de 2017, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 10,1% em 2017 para 6,5% em 2018.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 1,5%, ou R\$16,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido ao aumento nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves como resultado da adição de 10 aeronaves em nosso balanço durante os últimos doze meses, e a depreciação de 14,8% do real em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, parcialmente compensado pela redução do CDI médio do período, passando de 10,1% em no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para 6,5% no mesmo período em 2018.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho com instrumentos financeiros de R\$298,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 tivemos uma perda de R\$90,2 milhões. Esta linha reflete o impacto de (i) instrumentos derivativos expressos em dólares usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares; e (ii) instrumentos derivativos de combustível de aviação usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. A perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas, realizadas e não realizadas foi de R\$1.306,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 em comparação com um ganho de R\$34,9 milhões no mesmo período em 2017, em razão da depreciação do real frente ao dólar norte-americano no final do período de 17,1% entre 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2018, resultando em um aumento da dívida indexada à moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, registramos um ganho líquido de R\$381,7 milhões decorrente de operações com partes relacionadas comparado com R\$177,0 milhões no mesmo período em 2017. O ganho de 2018 refere-se principalmente ao aumento do valor justo do título da TAP, que na época era conversível em 41,25% do valor econômico da companhia aérea portuguesa.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 totalizou uma despesa de R\$11,2 milhões, principalmente devido à apuração de lucro tributável na holding. No mesmo período em 2017 registramos um crédito de R\$2,9 milhões devido à reversão de provisões tributárias em razão da prescrição de passivos tributários.

Imposto de renda e contribuição social diferido. As despesas relacionadas a imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R\$171,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com um crédito de R\$7,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017, principalmente em razão das diferenças temporárias reconhecidas em 2018, sendo que em 2017 foi reconhecido um ganho pela utilização de prejuízo fiscal e bases negativas de contribuição social no Programa Especial de Regularização Tributária ("PERT").

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	Em 31 de Dezembro 2020	% do Ativo	Em 31 de Dezembro 2019	% do Ativo	Var.
(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)					
Ativo Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	3.064.815	19,4%	1.647.880	8,6%	86,0%
Aplicações financeiras	91.819	0,6%	62.009	0,3%	48,1%
Contas a receber	875.382	5,5%	1.165.866	6,1%	(24,9)%
Arrendamentos a receber	123.455	0,8%	75.052	0,4%	64,5%
Estoques	402.587	2,5%	260.865	1,4%	54,3%
Ativo disponível para a venda.....	0	0,0%	51.850	0,3%	(100,0)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção.....	318.460	2,0%	256.212	1,3%	23,3%
Tributos a recuperar	133.706	0,8%	139.668	0,7%	(4,3)%
Instrumentos financeiros derivativos	79.216	0,5%	168.148	0,9%	(52,9)%
Despesas antecipadas	136.350	0,9%	139.403	0,7%	(2,2)%
Outros ativos circulantes	191.633	1,2%	169.778	0,9%	12,9%
Total do ativo circulante	5.417.423	34,3%	4.138.731	21,6%	30,9%
Não-circulante					
Aplicações financeiras de longo prazo	854.462	5,4%	1.397.699	7,3%	(38,9)%
Arrendamentos a receber	189.482	1,2%	204.452	1,1%	(7,3)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção.....	1.235.582	7,8%	1.393.321	7,3%	(11,3)%
Instrumentos financeiros derivativos	349.093	2,2%	657.776	3,4%	(46,9)%
Despesa antecipadas	18.192	0,1%	22.216	0,1%	(18,1)%
Tributos a recuperar.....	0	0,0%	244.601	1,3%	(100,0)%
Outros ativos não-circulantes	149.508	0,9%	497.567	2,6%	(70,0)%
Direito de uso – arrendamentos	4.088.559	25,9%	7.087.412	36,9%	(42,3)%
Direito de uso – manutenção de aeronaves	522.182	3,3%	497.391	2,6%	(5,0)%
Imobilizado	1.799.706	11,4%	1.968.840	10,3%	(8,6)%
Intangível	1.170.268	7,4%	1.087.484	5,7%	7,6%
Total do ativo não-circulante.....	10.377.034	65,7%	15.058.759	78,4%	(31,1)%
Total do ativo	15.794.457	100,0%	19.197.490	100,0%	(17,7)%
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos.....	858.332	5,4%	481.227	2,5%	78,4%
Passivos de arrendamentos	2.272.349	14,4%	1.585.233	8,3%	43,3%
Fornecedores	2.238.668	14,2%	1.376.850	7,2%	62,6%
Fornecedores risco sacado	157.801	1,0%	249.727	1,3%	(36,8)%
Reembolso a clientes.....	221.342	1,4%	4.032	0,0%	5389,6%
Transportes a executar.....	2.488.872	15,8%	2.090.222	10,9%	19,1%
Salários, provisões e encargos sociais	400.371	2,5%	357.571	1,9%	12,0%
Prêmios de seguros a pagar	52.427	0,3%	49.938	0,3%	5,0%
Tributos a recolher.....	55.260	0,3%	49.060	0,3%	12,6%
Programa de recuperação fiscal.....	13.358	0,1%	13.480	0,1%	(0,9)%
Instrumentos financeiros derivativos	173.769	1,1%	81.196	0,4%	114,0%
Provisões.....	853.810	5,4%	323.441	1,7%	164,0%
Outros passivos circulantes.....	426.272	2,7%	200.043	1,0%	113,1%
Total do passivo circulante	10.212,631	64,7%	6.862.020	35,7%	48,8%
Não-circulante					
Empréstimos e financiamentos.....	6.502.182	41,2%	3.036.929	15,8%	114,1%
Instrumentos financeiros derivativos	247.265	1,6%	228.994	1,2%	8,0%
Contas a pagar	323.059	2,0%	0	0,0%	-
Passivos de arrendamentos	10.248.463	64,9%	10.521.388	54,8%	(2,6)%
Imposto de renda e contribuição social diferidos.....	-	-	242.516	1,3%	0,0%
Programa de recuperação fiscal.....	108.519	0,7%	119.300	0,6%	(9,0)%
Provisões.....	1.988.665	12,6%	1.489.911	7,8%	33,5%
Outros passivos não-circulantes.....	312.423	2,0%	215.606	1,1%	44,9%
Total do passivo não-circulante	19.730.576	124,9%	15.854.644	82,6%	24,4%
Patrimônio líquido					
Capital social	2.246,367	14,2%	2.243.215	11,7%	0,1%
Advance for future capital increase	20.625	0,1%	0	0,0%	-
Reserva de capital	1.947,887	12,3%	1.928.830	10,0%	1,0%
Ações em Tesouraria	(13.182)	(0,1)%	(15.565)	(0,1)%	(15,3)%
Outros resultados abrangentes	655	(0,0)%	(159.261)	(0,8)%	(100,4)%
Prejuízo acumulado	(18.351.102)	(116,2)%	(7.516.393)	(39,2)%	144,1%
Total do patrimônio líquido	(14.148,750)	(89,6)%	(3.519.174)	(18,3)%	302,0%
Total do passivo e patrimônio líquido.....	15.794,457	100,0%	19.197.490	100,0%	(17,7)%

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R\$1.647,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$3.064,8 milhões em 31 de dezembro de 2020 representando um aumento de R\$1.416,9 milhões. Essa variação ocorreu principalmente pela captação de R\$1.745,9 milhões de debêntures conversíveis, como uma das iniciativas do combate aos impactos da pandemia do COVID-19.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R\$62,0 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$91,8 milhões em 31 de dezembro de 2020. O saldo combinado das rubricas de caixa e equivalentes de caixa e de aplicações financeiras passaram de R\$1.709,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$3.156,6 milhões em 31 de dezembro de 2020, essa variação ocorreu principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19, que resultou na captação de R\$1.745,9 milhões de debêntures conversíveis, como uma das iniciativas do combate aos impactos da pandemia do COVID-19.

Contas a receber. O saldo passou de R\$1.165,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$875,4 milhões em 31 de dezembro de 2020, representando uma redução de 24,9%. Essa variação ocorreu principalmente pela redução da demanda decorrente da pandemia do COVID-19 e ao aumento na antecipação de recebíveis em 2020.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R\$258,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$318,5 milhões em 31 de dezembro de 2020. Esse aumento ocorreu principalmente devido à desvalorização de 30,7% do real, uma vez que este saldo é dolarizado.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R\$1.397,7 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$854,5 milhões em 31 de dezembro de 2020. A redução do saldo deve-se à redução do valor justo do bond da TAP, ante a perda do direito de conversão e da venda da participação indireta na TAP por R\$70 milhões.

Direito de uso – arrendamentos. O saldo passou de R\$7.087,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$4.088,6 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essa redução decorreu principalmente devido às renegociações contratuais realizadas com determinados arrendadores de aeronaves e motores, que resultaram na mudança do valor da contraprestação dos contratos de arrendamento. Consequentemente, seguindo as regras de modificação contratual do IFRS 16, a Companhia recalculou o passivo de arrendamento levando em consideração os novos fluxos contratuais e a taxa de desconto e taxa de câmbio da data da modificação. A contrapartida do ajuste do passivo de arrendamento foi reconhecida como redutora do ativo de Direito de Uso.

Imobilizado. O saldo passou de R\$1.968,8 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.799,7 milhões em 31 de dezembro de 2020, representando uma redução de R\$169,1 milhões. Tal redução decorreu principalmente devido à menor aquisição de peças de reposição durante 2020.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R\$481,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$858,3 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente com a depreciação do real frente ao dólar de 30,7% durante 2020 e com a conversão de parte de operações de hedge de combustível da Companhia em dívida local, operação realizada no ano de 2020.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R\$1.585,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$2.272,3 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as modificações contratuais ocorridas durante o ano de 2020 e a depreciação média do real frente ao dólar de 30,7% durante 2020.

Fornecedores. O saldo passou de R\$1.376,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$2.238,7 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essa variação se deve à renegociação dos prazos promovidos pela Companhia junto a seus parceiros para enfrentamento da crise econômica causada pela pandemia do COVID-19.

Transporte a executar. O saldo passou de R\$2.090,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$2.488,9 milhões em 31 de dezembro de 2020, representando um aumento de 19,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em um cancelamento acentuado dos voos que poderão ser reagendados ao longo dos próximos 12 meses.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R\$81,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$173,8 milhões em 31 de dezembro de 2020. Esta variação se deve principalmente devido a flutuações nas posições de hedge de combustível.

Provisões. O saldo passou de R\$323,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$853,8 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; e provisão para contrato oneroso, devido ao *impairment* de 53 aeronaves E195 E1.

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo não-circulante passou de R\$3.036,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$6.502,2 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com a conversão de parte de operações de hedge de combustível da Companhia em dívida local, operação realizada no ano de 2020 e devido a captação das debêntures conversíveis em 2020, gerando um impacto contábil no valor de R\$2.419,7 milhões.

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R\$10.521,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$10.248,5 milhões em 31 de dezembro de 2020. Esta redução decorreu principalmente devido às renegociações de contratos de arrendamentos de aeronaves e motores ocorridas durante 2020 que resultou na redução da dívida a valor presente, compensadas pela desvalorização de 30,7% do real frente ao dólar entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2020.

Provisões. O saldo passou de R\$1.489,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.988,7 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; para riscos tributários, cíveis e trabalhistas; e provisão para contrato oneroso.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R\$3.519,2 milhões negativos em 31 de dezembro de 2019 para R\$14.148,8 milhões negativos em 31 de dezembro de 2020. Essa variação decorreu principalmente em razão do prejuízo em 2020.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2019 e em 30 de dezembro de 2020, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de 2019	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2018	% do Ativo	Var.
(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)					
Ativo Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.647.880	8,6%	1.169.138	7,3%	40,9%
Aplicações financeiras	62.009	0,3%	517.423	3,2%	(88,0)%
Contas a receber	1.165.886	8,1%	1.089.056	8,6%	9,1%
Arrendamentos a receber	75.052	0,4%	73.671	0,5%	1,9%
Estoques	260.865	1,4%	200.145	1,2%	30,3%
Ativo disponível para a venda.....	51.850	0,3%	-	-	n.a.
Depósitos em garantia e reservas de manutenção.....	258.212	1,3%	144.192	0,9%	79,1%
Tributos a recuperar	139.888	0,7%	283.841	1,8%	(50,8)%
Instrumentos financeiros derivativos	168.148	0,9%	6.654	0,0%	2427,0%
Despesas antecipadas	139.403	0,7%	115.453	0,7%	20,7%
Outros ativos circulantes	169.778	0,9%	110.623	0,7%	53,5%
Total do ativo circulante	4.138.731	21,6%	3.690.194	22,9%	12,2%
Não-circulante					
Aplicações financeiras de longo prazo	1.397.899	7,3%	1.287.781	8,0%	8,5%
Arrendamentos a receber	204.452	1,1%	288.087	1,8%	(29,0)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção.....	1.393.321	7,3%	1.402.528	8,7%	(0,7)%
Instrumentos financeiros derivativos	657.776	3,4%	588.728	3,7%	11,7%
Despesas antecipadas	22.216	0,1%	21.683	0,1%	2,5%
Tributos a recuperar	244.801	1,3%	-	-	n.a.
Outros ativos não-circulantes	497.567	2,6%	397.398	2,5%	25,2%
Direito de uso – arrendamentos	7.087.412	36,9%	4.926.328	30,6%	43,9%
Direito de uso – manutenção de aeronaves	497.391	2,6%	632.900	3,9%	(21,4)%
Imobilizado	1.968.840	10,3%	1.842.239	11,4%	6,9%
Intangível	1.087.484	5,7%	1.018.558	6,3%	7,0%
Total do ativo não-circulante.....	15.058.759	78,4%	12.404.204	77,1%	21,4%
Total do ativo	19.197.490	100,0%	16.094.398	100,0%	19,3%
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos.....	481.227	2,5%	158.813	1,0%	203,0%
Passivos de arrendamentos	1.585.233	8,3%	1.237.909	7,7%	28,1%
Fornecedores	1.376.850	7,2%	1.287.661	8,0%	6,9%
Fornecedores risco sacado	249.727	1,3%	162.778	1,0%	53,4%
Transportes a executar.....	2.094.254	10,9%	1.672.452	10,4%	25,2%
Salários, provisões e encargos sociais	357.571	1,9%	244.008	1,5%	46,5%
Prêmios de seguros a pagar	49.938	0,3%	34.999	0,2%	42,7%
Tributos a recolher.....	49.060	0,3%	56.999	0,4%	(13,9)%
Programa de recuperação fiscal.....	13.480	0,1%	9.749	0,1%	38,3%
Instrumentos financeiros derivativos	81.196	0,4%	180.975	1,1%	(55,1)%
Provisões.....	323.441	1,7%	36.083	0,2%	796,4%
Outros passivos circulantes.....	200.043	1,0%	193.492	1,2%	3,4%
Total do passivo circulante	6.862.020	35,7%	5.275.918	32,8%	30,1%
Não-circulante					
Empréstimos e financiamentos.....	3.036.929	15,8%	2.597.313	16,1%	16,9%
Instrumentos financeiros derivativos	228.994	1,2%	260.019	1,6%	(11,9)%
Passivos de arrendamentos	10.521.388	54,8%	7.681.837	47,7%	37,0%
Imposto de renda e contribuição social diferidos.....	242.516	1,3%	293.211	1,8%	(17,3)%
Programa de recuperação fiscal.....	119.300	0,6%	95.705	0,6%	24,7%
Provisões.....	1.489.911	7,8%	713.941	4,4%	108,7%
Outros passivos não-circulantes.....	215.606	1,1%	326.492	2,0%	(34,0)%
Total do passivo não-circulante	15.854.644	82,6%	11.968.518	74,4%	32,5%
Patrimônio líquido					
Capital social	2.243.215	11,7%	2.209.415	13,7%	1,5%
Reserva de capital	1.928.830	10,0%	1.918.373	11,9%	0,5%
Ações em Tesouraria	(15.565)	(0,1)%	(10.550)	(0,1)%	47,5%
Outros resultados abrangentes	(159.261)	(0,8)%	(153.969)	(1,0)%	3,4%
Prejuízo acumulado	(7.516.393)	(39,2)%	(5.113.307)	(31,8)%	47,0%
Total do patrimônio líquido	(3.519.174)	(18,3)%	(1.150.038)	(7,1)%	206,0%
Total do passivo e patrimônio líquido.....	19.197.490	100,0%	16.094.398	100,0%	19,3%

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R\$1.169,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.647,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 representando um aumento de 40,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao investimento dos recursos provenientes das capitalizações realizadas em 2018.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R\$517,4 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$62,0 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando uma redução de 88,0%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 40,9% no caixa e equivalentes de caixa. O saldo combinado das rubricas de caixa e equivalentes de caixa e de aplicações financeiras passaram de R\$1.686,6 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.709,9 milhões em 31 de dezembro de 2019.

Contas a receber. O saldo passou de R\$1.069,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.165,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 9,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 26,3% na receita líquida no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2019 quando comparado com o mesmo período em 2018 e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R\$144,2 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$258,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 79,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento do número de aeronaves arrendadas de maior valor agregado decorrente da introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre dezembro de 2018 e dezembro de 2019. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de certas aeronaves arrendadas.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R\$1.287,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.397,7 milhões em 31 de dezembro de 2019. O aumento do saldo deve-se à atualização do valor justo dos títulos conversíveis em ações da TAP.

Direito de uso/arrendamentos. O saldo passou de R\$4.926,3 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$7.087,4 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 43,9%. Tal variação decorreu principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Imobilizado. O saldo passou de R\$1.842,2 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.968,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 6,9%. Tal variação decorreu principalmente devido à construção do novo hangar da Companhia em Campinas e à aquisição de peças de reposição.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R\$158,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$481,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de R\$322,4 milhões. Este aumento está principalmente relacionado com o cronograma de amortização da dívida da Companhia.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R\$1.237,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.585,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 28,1%. Este aumento está principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Fornecedores. O saldo passou de R\$1.287,7 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.376,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 6,9%. Essa variação se deve à extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores.

Transportes a executar. O saldo passou de R\$1.672,5 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$2.094,3 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 25,2%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de capacidade de 22,2% em termos de ASKs combinado ao aumento de 5,1% na tarifa média dos bilhetes aéreos em 2019 quando comparado ao mesmo período no exercício anterior.

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R\$2.597,3 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$3.036,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 16,9%, relacionado principalmente com os recursos recebidos do financiamento com a Development Finance Corporation (DFC).

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R\$260,0 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$229,0 milhões em 31 de dezembro de 2019. Esta redução de 11,9% se deve principalmente à celebração de contratos de swap para proteger o principal e juros, denominado em dólar para reais, das Senior Notes, emitidas em outubro de 2017.

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R\$7.681,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$10.521,4 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 37,0%. Este aumento decorreu principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Provisões. O saldo passou de R\$713,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.489,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de R\$776,0 milhões. Este aumento está principalmente relacionado a provisões feitas para devolução de aeronaves e motores, para riscos tributários, cíveis e trabalhistas e provisão para contrato oneroso, principalmente devido ao impairment de 53 aeronaves E195 E1.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R\$1.150,0 milhões negativos em 31 de dezembro de 2018 para R\$3.519,2 milhões negativos em 31 de dezembro de 2019. Essa variação decorreu principalmente em razão do aumento de R\$2.403,1 milhões de prejuízo devido ao impacto do impairment de 53 aeronaves E195 E1 nos resultados da Companhia.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2019 e em 31 de dezembro de 2018, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

Em 31 de Dezembro					
	de 2018	% do Ativo	de 2017	% do Ativo	Var.
(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)					
Ativo					
Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.169.136	7,3%	762.319	6,5%	53,4%
Aplicações financeiras	517.423	3,2%	1.036.148	7,4%	(50,1)%
Aplicações financeiras vinculadas	-	-	8.808	0,1%	n.a.
Contas a receber	1.069.056	6,6%	914.428	6,6%	16,9%
Arrendamentos a receber	73.671	0,5%	57.768	0,4%	27,5%
Estoques	200.146	1,2%	150.393	1,1%	33,1%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção.....	144.192	0,9%	130.112	0,9%	10,8%
Tributos a recuperar	283.841	1,8%	112.891	0,8%	151,4%
Instrumentos financeiros derivativos	6.654	0,0%	10.345	0,1%	(35,7)%
Despesas antecipadas	115.453	0,7%	82.658	0,6%	39,7%
Outros ativos circulantes	110.623	0,7%	198.807	1,4%	(44,4)%
Total do ativo circulante	3.690.194	22,9%	3.464.675	24,9%	6,5%
Não-circulante					
Aplicações financeiras de longo prazo	1.287.781	8,0%	835.957	6,0%	54,0%
Arrendamentos a receber	288.067	1,8%	308.824	2,2%	(6,7)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção.....	1.402.528	8,7%	1.129.015	8,1%	24,2%
Instrumentos financeiros derivativos	588.726	3,7%	410.477	2,9%	43,4%
Despesas antecipadas	21.683	0,1%	4.472	0,0%	384,9%
Outros ativos não-circulantes	397.398	2,5%	169.816	1,2%	134,0%
Direito de uso – arrendamentos	4.926.326	30,6%	4.377.725	31,5%	12,5%
Direito de uso – manutenção de aeronaves	632.900	3,9%	374.384	2,7%	69,1%
Imobilizado	1.842.239	11,4%	1.880.771	13,5%	(2,0)%
Intangível	1.016.556	6,3%	961.000	6,9%	5,8%
Total do ativo não-circulante.....	12.404.204	77,1%	10.452.441	75,1%	18,7%
Total do ativo	16.094.398	100,0%	13.917.116	100,0%	15,6%
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos.....	158.813	1,0%	419.198	3,0%	(62,1)%
Passivos de arrendamentos	1.237.909	7,7%	914.600	6,6%	35,3%
Fornecedores	1.287.681	8,0%	971.750	7,0%	32,5%
Fornecedores risco sacado	162.778	1,0%	-	-	n.a.
Transportes a executar.....	1.672.452	10,4%	1.287.434	9,3%	29,9%
Salários, provisões e encargos sociais	244.008	1,5%	246.338	1,8%	(0,9)%
Prêmios de seguros a pagar	34.999	0,2%	24.411	0,2%	43,4%
Tributos a recolher.....	56.999	0,4%	44.418	0,3%	28,3%
Programa de recuperação fiscal.....	9.749	0,1%	9.772	0,1%	(0,2)%
Instrumentos financeiros derivativos	180.976	1,1%	48.522	0,3%	273,0%
Provisões.....	36.083	0,2%	-	-	n.a.
Outros passivos circulantes.....	193.492	1,2%	151.696	1,1%	27,6%
Total do passivo circulante	5.275.918	32,8%	4.118.137	29,6%	26,1%
Não-circulante					
Empréstimos e financiamentos.....	2.597.313	16,1%	2.159.241	15,5%	20,3%
Instrumentos financeiros derivativos	260.019	1,6%	378.416	2,7%	(31,3)%
Passivos de arrendamentos	7.681.837	47,7%	6.428.893	46,2%	19,5%
Imposto de renda e contribuição social diferidos.....	293.211	1,8%	142.102	1,0%	106,3%
Programa de recuperação fiscal.....	95.705	0,6%	105.431	0,8%	(9,2)%
Provisões.....	713.941	4,4%	553.156	4,0%	29,1%
Outros passivos não-circulantes.....	326.492	2,0%	422.713	3,0%	(22,8)%
Total do passivo não-circulante	11.969.518	74,4%	10.189.950	73,2%	17,5%
Patrimônio líquido					
Capital social	2.209.416	13,7%	2.183.377	15,5%	2,1%
Reserva de capital	1.918.373	11,9%	1.898.926	13,6%	1,0%
Ações em Tesouraria	(10.550)	(0,1)%	(2.745)	0,0%	284,3%
Outros resultados abranquentes	(153.969)	(1,0)%	(14.688)	(0,1)%	948,3%
Prejuízo acumulado	(5.113.307)	(31,8)%	(4.435.841)	(31,9)%	15,3%
Total do patrimônio líquido	(1.150.038)	(7,1)%	(390.971)	(2,8)%	194,1%
Total do passivo e patrimônio líquido.....	16.094.398	100,0%	13.917.116	100,0%	15,6%

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R\$762,3 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.169,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 representando um aumento de 53,4%. Essa variação ocorreu principalmente devido à nona e décima emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas no valor de R\$700,0 milhões durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R\$1.036,1 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$517,4 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 50,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 53,4% no caixa e equivalentes de caixa relacionado com a emissão de R\$700,0 milhões de debêntures.

Contas a receber. O saldo passou de R\$914,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.069,1 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 16,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 17,6% na receita líquida no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2018 quando comparado com o mesmo período em 2017 e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R\$836,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.287,8 milhões em 31 de dezembro de 2018. O aumento do saldo deve-se à atualização do valor justo dos títulos conversíveis em ações da TAP.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R\$1.129,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.402,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 24,2%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento do número de aeronaves arrendadas de maior valor agregado decorrente da introdução de oito A320neos entre dezembro de 2017 e dezembro de 2018. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de cada aeronave arrendada.

Direito de uso – arrendamentos. O saldo passou de R\$4.377,7 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$4.926,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 12,5%. Tal variação decorreu principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Imobilizado. O saldo passou de R\$1.880,8 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.842,2 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 2,0%. Tal variação decorreu principalmente devido à venda de seis aeronaves próprias em 2018, parcialmente compensada pela aquisição de peças de reposição.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R\$419,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$158,8 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 62,1%. Esta redução deve-se, principalmente, à amortização de R\$1.997,6 milhões e captação de R\$798,9 milhões da dívida durante o ano de 2018.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R\$914,6 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.237,9 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 35,3%. Este aumento está principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Fornecedores. O saldo passou de R\$971,8 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.287,7 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 32,5%. Essa variação se deve à implementação de uma extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores com o intuito de otimizar o capital de giro da companhia.

Transportes a executar. O saldo passou de R\$1.287,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.672,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 29,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de capacidade de 16,0% em termos de ASKs combinado ao aumento de 11,6% na tarifa média dos bilhetes aéreos em 2018 quando comparado ao mesmo período no exercício anterior.

Instrumentos financeiros derivativos. O saldo passou de R\$48,5 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$181,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esse aumento de R\$132,5 milhões está relacionado com o cronograma de vencimento dos instrumentos financeiros.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R\$2.159,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$2.597,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 20,3%, devido à nona e décima emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas no valor de R\$700,0 milhões durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R\$378,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$260,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esta redução de 31,3% se deve principalmente à celebração de contratos de swap para converter o principal e juros, denominado em dólar para reais, das Senior Notes, emitidas em outubro de 2017.

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R\$6.428,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$7.681,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 19,5%. Este aumento decorreu principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R\$391,0 milhões negativo em 31 de dezembro de 2017 para R\$1.150,0 milhões negativos em 31 de dezembro de 2018. Essa variação decorreu principalmente em razão do prejuízo de R\$635,7 milhões em 2018.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2018 e em 31 de dezembro de 2017, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
	(em milhares de reais)		
Fluxo de Caixa			
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	976.230	2.594.637	1.764.903
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento	(403.833)	(1.186.820)	(273.841)
Caixa líquido gerado (aplicado) pelas atividades de financiamentos	933.506	(913.503)	(1.151.284)
Variação cambial sobre caixa e equivalentes de caixa.....	(88.968)	(15.570)	67.039
Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa	1.416.935	478.744	406.817

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo de 31 de dezembro de 2020 foi de R\$976,2 milhões comparado com R\$2.594,6 milhões no mesmo período em 2019. A redução da geração de caixa operacional deve-se principalmente à redução de vendas decorrentes da crise do COVID-19.

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 foi de R\$2.594,6 milhões comparado com R\$1.764,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. O crescimento da geração de caixa operacional deve-se principalmente (i) ao aumento das vendas em 2019, (ii) à redução de saldo com derivativos de R\$373,8 milhões em 2018 para R\$2,4 milhões em 2019, (iii) um aumento de provisão de salários representando R\$113,6 milhões em 2019 ante um saldo negativo de R\$2,3 milhões em 2018, e (iv) um aumento de R\$421,8 milhões de transporte a executar em 2019, principalmente devido ao aumento de vendas antecipadas comparado a um aumento de R\$322,4 milhões em 2018.

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 foi de R\$1.764,9 milhões comparado com R\$1.014,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. O crescimento da geração de caixa operacional deve-se principalmente (i) ao aumento do lucro bruto em 2018, (ii) ao aumento do saldo de fornecedores e fornecedores risco sacado, que teve um aumento de caixa aplicado de R\$408,6 milhões em 2018 comparado a uma redução de R\$95,1 milhões em 2017, devido ao aumento do prazo médio de pagamento a fornecedores com o intuito de otimizar o capital de giro da companhia e (iii) uma redução de caixa aplicado em depósitos de garantia e reservas de manutenção de R\$168,9 milhões em 2017 para R\$65,0 milhões em 2018, parcialmente compensado por

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

um aumento do caixa aplicado em impostos a recuperar de R\$171,0 milhões em 2018 comparado a R\$68,4 milhões no ano anterior.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No exercício findo de 31 de dezembro de 2020, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$403,8 milhões comparado a R\$1.186,8 milhões no mesmo período em 2019.

A redução de aplicação de caixa está relacionada principalmente com uma redução de investimentos com aquisições de bens do ativo imobilizado de R\$1.427,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 para R\$343,1 milhões no mesmo período em 2020 parcialmente compensado por uma redução no saldo de investimentos de curto prazo de R\$27,9 milhões em 2020 comparado a um aumento no saldo de investimentos de curto prazo de R\$461,4 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido ao aumento de necessidade de capital de giro como consequência do impacto da pandemia do COVID-19 em nossas operações.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$1.186,8 milhões comparado a R\$273,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. Essa aplicação de caixa está relacionada principalmente com (i) uma redução nos proventos de R\$363,2 milhões relacionado à venda de bens do ativo imobilizado em 2018 para R\$59,4 milhões em 2019, (ii) o aumento nos valores gastos com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R\$1.560,4 milhões em 2019 em comparação com R\$1.186,6 milhões em 2018, e (iii) a aquisição líquida de investimentos de longo prazo de R\$96,2 milhões em 2019.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$273,8 milhões comparado ao caixa líquido aplicado de R\$1.081,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. Essa variação de caixa está relacionada principalmente com (i) um aumento nos proventos de R\$363,2 milhões relacionado à venda de bens do ativo imobilizado em 2018 comparado com R\$177,3 milhões em 2017 e (ii) ao resgate líquido de aplicações financeiras circulante de R\$544,0 milhões em 2018 comparado a uma aplicação de R\$629,6 milhões em 2017 parcialmente compensado pelo aumento nos valores gastos com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R\$1.186,6 milhões em 2018 em comparação com R\$751,2 milhões em 2017.

Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido gerado nas atividades de financiamento foi de R\$933,5 milhões no exercício findo em 31 de exercício de 2020, comparado com um caixa aplicado de R\$913,5 milhões no mesmo período em 2019. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente pelo aumento de captação de empréstimos e financiamentos em 2020 totalizando R\$1.936,2 milhões comparado a R\$592,3 milhões no mesmo período em 2019 parcialmente compensado pela redução dos pagamentos de empréstimos, debêntures e arrendamento de aeronaves de R\$1.547,0 milhões em 2019 comparado com R\$1.026,5 milhões no mesmo período em 2020.

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R\$913,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, comparado com um caixa aplicado de R\$1.151,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente (i) à redução do pagamento de empréstimos, debêntures e arrendamento de aeronaves de R\$1.547,0 milhões em 2019 ante um pagamento de R\$1.997,6 milhões em 2018 parcialmente compensado por um aumento na captação de empréstimos e debêntures, de R\$798,9 milhões em 2018 para R\$592,3 milhões em 2019.

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R\$1.151,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, comparado com uma geração de caixa de R\$243,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente (i) à redução na captação de empréstimos e debêntures, de R\$1.910,6 milhões em 2017 para R\$798,9 milhões em 2018, (ii) um aumento de capital de R\$1.231,3 milhões em 2017 proveniente do IPO realizado em abril de 2017, comparado a um aumento de capital de R\$47,6 milhões em 2018, parcialmente compensado pela redução do pagamento de empréstimos, debêntures e arrendamento de aeronaves de R\$1.997,6 milhões em 2018 ante um pagamento de R\$2.890,5 milhões em 2017.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

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		
	2020	2019	2018
		(em milhares)	
Transporte de Passageiros	5.039.607	10.907.889	8.670.132
Outras Receitas.....	704.519	534.428	386.932

ii. *fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais*

Exercício findo em 31 de dezembro de 2020

Impactos da pandemia do COVID-19

Em março de 2020, a Organização Mundial de Saúde-OMS decretou que o surto do Coronavírus (COVID-19) configura uma pandemia em escala global. A referida pandemia já demonstrou ter impactos relevantes, incluindo o fechamento de estabelecimentos comerciais, criação de condições desafiadoras de trabalho e redução da demanda de passageiros por viagens aéreas.

A partir da segunda quinzena de março de 2020, com a implementação de medidas de restrição de viagens e de distanciamento social pelas autoridades governamentais para conter a disseminação da pandemia do COVID-19, o setor aéreo sofreu uma queda acentuada na demanda de passageiros. Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios da Companhia, a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez. Algumas das medidas adotadas pela Companhia incluem: (i) a redução imediata de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade entre 25 de março e 30 de abril; (ii) desenvolvimento de um Plano de Recuperação com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, e otimizar a companhia aérea para o futuro, a partir do engajamento com todas as suas partes interessadas, denominados como *stakeholders*; (iii) renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves; (iv) redução de despesas com salários; e (v) suspensão de investimentos não essenciais, incluindo pré-pagamentos de entregas de aeronaves (PDPs).

Tendo em vista o bom desempenho do plano de retomada e das medidas acima descritas, terminamos o ano com uma recuperação de 90% da nossa capacidade doméstica, e nos mantivemos fiéis à nossa estratégia de malha, sendo a única companhia aérea em 80% das rotas em que voamos. Em março de 2021, já estamos voando para 117 destinos, uma incrível adição de 92 cidades em 10 meses.

Não obstante, neste momento, nem a Companhia nem sua administração conseguem prever ou estimar razoavelmente o impacto nos resultados futuros das operações, nos fluxos de caixa ou na condição financeira futura da Companhia uma vez que a pandemia do COVID-19 continua a impactar a atividade econômica mundial e representa o risco de que a Companhia, colaboradores, prestadores de serviço, fornecedores, clientes e outros parceiros de negócios possam ser impedidos de realizar determinadas atividades de negócios por um período indeterminado, inclusive devido a paralisações que podem ser solicitadas por autoridades governamentais como medida preventiva. Para maiores informações acerca dos impactos causados nas operações da Companhia pela pandemia do COVID-19, bem como as medidas por ela tomadas, vide fator de risco do nosso formulário de referência.

Adicionalmente, o surto mundial vem impactando a economia global e brasileira e os mercados financeiro e de capitais, e pode levar a uma maior volatilidade no mercado de capitais global, bem como impactar diretamente os negócios e o resultado da Companhia e a consequente precificação de nossas ações”, bem como o disposto nos itens 4.1, 7.1, 10.1, 10.8 e 10.9 do nosso formulário de referência.

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.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais reduziram 43,5%, ou R\$5.494,5,5 milhões, de R\$12.637,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 para R\$7.143,2 milhões no mesmo período em 2020, devido principalmente à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução de 43,1% na capacidade, resultando em menores despesas variáveis, parcialmente compensadas (i) pela desvalorização média de 30,7% do real em relação ao dólar no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (ii) pelos eventos não-recorrentes de R\$111,7 milhões ocorridos durante 2020, compostos por custos resultantes da pandemia do COVID-19 e aos ajustes nos contratos de arrendamento de aeronaves que resultaram na redução ao valor recuperável devido ao uso estendido de aeronaves e a reestruturação de nossa frota e malha.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019

Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 60,7%, ou R\$4.774,3 milhões, de R\$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R\$12.637,7 milhões no mesmo período em 2019, principalmente por (i) um aumento de 16,7% em despesas com combustível de aviação principalmente devido ao aumento de horas, (ii) um aumento de 32,2% em despesas com salários e benefícios como resultado do impacto da reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019, e (iii) eventos não-recorrentes no total de R\$3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E195-E1, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018

Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 21,7%, ou R\$1.401,4 milhões, de R\$6.462,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R\$7.863,4 milhões no mesmo período em 2018, principalmente por (i) um aumento de 43,1% em despesas com combustível de aviação principalmente devido a um aumento no preço dos combustíveis de aviação, (ii) um aumento de 9,0% em despesas com salários e benefícios como resultado de acordos coletivos, e (iii) um aumento de 49,6% em outras despesas operacionais, devido à uma despesa não-recorrente R\$226,3 milhões relacionada à venda de seis E-Jets no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, parcialmente compensadas pela redução de 48,3% nas despesas com matérias de manutenção e reparo, devido ao menor número de eventos de manutenção realizados no período e condições mais favoráveis para negociação com fornecedores.

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

Nossa receita é principalmente impactada pela demanda por passagens aéreas. 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 capita. Durante 2020, percebemos uma redução na demanda por viagens a negócios, efeito da pandemia do COVID-19, que foi compensada, em partes, por um aumento nas viagens de turismo. Durante 2020, tivemos uma redução de 12,7% no valor da tarifa média, mas uma redução de apenas 2% nas tarifas corporativas.

Durante 2020, tivemos um aumento de 38,4% na receita de cargas, impulsionado pelo comércio eletrônico, que teve importante crescimento durante a pandemia do COVID-19. Devido à malha exclusiva da Azul para todo o Brasil, este negócio tem se tornado cada vez mais estratégico para a companhia, pois conseguimos utilizar o espaço disponível para bagagens das nossas aeronaves de passageiros para transportar carga, o que traz um baixo custo variável e permite que nós ofereçamos prazos de entrega reduzidos a tarifas competitivos. Contamos ainda com 2 cargueiros Boeing 737, 6 ATR "quick-change" e 4 Embraer E195 convertidos para cargueiro, aumentando ainda mais a nossa capacidade de transporte de cargas. Oferecemos um serviço diversificado e inigualável de logística aérea aos nossos clientes, combinando a maior malha doméstica com a frota mais flexível para fornecer um serviço rápido e confiável para quase quatro mil cidades do Brasil.

Os preços das nossas passagens são ajustados diariamente baseados no número de assentos disponíveis em cada voo, tendências históricas e estimativas de demanda.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

c. Impacto 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), aumentou 27,6% em 2018 comparado com 2017, reduziu 11,2% em 2019 em relação a 2018, e reduziu 29,2% em 2020 em relação a 2019, impactando de forma negativa os nossos resultados operacionais em 2018, com o aumento da despesa de combustível em 43,1%, provocando um efeito positivo em nossos resultados operacionais em 2019, com o aumento despesa de combustível em 16,7%, que foram parcialmente compensadas pelo aumento das horas bloco, e um efeito positivo em nossos resultados operacionais no ano de 2020, com a diminuição da despesa de combustível em 51,1%, reflexo também da redução de 43,1% da capacidade realizada no período, resultantes dos impactos causados pela pandemia do COVID-19 durante o ano de 2020. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2019 e 2020, o combustível de aviação representou 33,6%, 24,4% e 21,1%, respectivamente, do nosso custo operacional.

Nosso resultado operacional é afetado por oscilações da moeda. Em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, 82,9%, 80,4% e 80,7% respectivamente da nossa receita era doméstica e denominou-se em reais, enquanto que, 33,2%, 41,3% e 43,2% respectivamente, de nossas despesas operacionais eram pagas em dólares norte-americanos ou afetadas por essa moeda, como empréstimos e financiamentos, combustível para aviação, pagamentos dos arrendamentos de aeronaves e pagamentos de certos contratos de manutenção e de seguro de aeronaves. Nós 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 tem produzido, e pode continuar a produzir efeitos em nossa situação financeira e resultados operacionais. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2019 e 2020, aproximadamente 28,9%, 30,1% e 27,9% de nossas despesas denominadas em reais, incluindo despesas com salários, refeições e bebidas servidas aos passageiros e com serviços de apoio em solo, foram impactadas pela inflação.

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. Em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, tínhamos, R\$7.360,5 milhões, R\$3.518,2 milhões e R\$2.756,1 milhões, respectivamente, de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante, dos quais (i) 21,3%, 70,1% e 89,2%, respectivamente, eram indexados pela taxa CDI, ou taxa de juro interbancária; e (ii) 0,1%, 2,1% e 3,4%, respectivamente, eram indexados pela taxa LIBOR. 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.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

	No exercício findo em 31 dezembro de		
	2020	2019	2018
Crescimento (retração) real do PIB	-4,1%	1,1%	1,1%
Inflação (IGP-M) ⁽¹⁾	7,3%	7,3%	7,6%
Inflação (IPCA) ⁽²⁾	4,5%	4,3%	3,8%
TJLP ⁽³⁾	4,6%	5,6%	6,5%
Taxa CDI (média) ⁽⁴⁾	2,8%	5,9%	6,5%
LIBOR ⁽⁵⁾	0,6%	2,4%	2,3%
Taxa de câmbio encerramento do período—reais por US\$1,00	5,197	4,031	3,875
Taxa de câmbio média—reais por US\$1,00 ⁽⁶⁾	5,156	3,946	3,654
Desvalorização média do real vs. US\$	30,7%	7,9%	14,8%
Preço do petróleo não refinado da West Texas Intermediate, ou WTI, (média em US\$ por barril no período)	40,39	57,63	64,89
Taxa de desemprego ⁽⁷⁾	13,5%	11,5%	12,4%

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

(1) Inflação (IGP-M) é 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.

10.3 - Eventos Com Efeitos Relevantes, Ocorridos E Esperados, Nas Demonstrações Financeiras

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

Em 2018, 2019 e 2020, não houve introdução ou alienação de segmento operacional pela Companhia.

b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 concluímos a aquisição de 100% das cotas da Two Taxi Aéreo Ltda ("Azul Conecta").

Durante o segundo trimestre de 2019, a Companhia adquiriu uma participação econômica pós diluição de 6,1% na TAP da Global AzulAirProjects, SGPS, S.A. ("Global") por US\$25 milhões equivalente a R\$96.161. Tal participação foi obtida por meio de uma participação de 45,45% na Global que, por sua vez, detém uma participação de 20,0% e 35,6% dos direitos de voto e direitos econômicos da Atlantic Gateway, respectivamente.

Igualmente, em 10 de agosto de 2020, conforme informado na Assembleia Geral Extraordinária, ainda no âmbito da ajuda do Governo de Portugal a TAP, também foi condicionada a venda da participação societária da Companhia na TAP pelo montante de €10,6 milhões. Dessa forma, a Companhia reconheceu uma perda de R\$91.050 no resultado do exercício.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 nós não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

c. Eventos ou operações não usuais

Nos exercícios findos em 2018, 2019 e 2020, 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.

10.4 - Mudanças Significativas Nas Práticas Contábeis - Ressalvas e Ênfases no Parecer do Auditor

a. *Mudanças significativas nas práticas contábeis*

A Companhia adotou de maneira retrospectiva completa o CPC 06 (R2), sendo assim os valores correspondentes referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados.

b. *Efeitos significativos das alterações em práticas contábeis*

A Companhia avalia, na data de início do contrato, se esse contrato é ou contém um arrendamento. Ou seja, se o contrato transmite o direito de controlar o uso de um ativo identificado por um período de tempo em troca de contraprestação.

A Companhia aplica uma única abordagem de reconhecimento e mensuração para todos os arrendamentos, exceto para arrendamentos de curto prazo e arrendamentos de ativos de baixo valor. A Companhia reconhece os passivos de arrendamento para efetuar pagamentos de arrendamento e ativos de direito de uso que representam o direito de uso dos ativos subjacentes.

Os detalhes da reapresentação podem ser vistos na nota explicativa 3.19 da nossa demonstração financeira de 31 de dezembro de 2019.

c. *Ressalvas e ênfases presentes no parecer do auditor*

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras referente aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2020, 2019 e 2018 não possuem ressalvas ou ênfases.

O relatório dos auditores independentes sobre as demonstrações contábeis referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2019 apresentou a seguinte ênfase:

Reapresentação dos valores correspondentes

Conforme mencionado na nota explicativa 3.19, em decorrência da adoção do Pronunciamento Técnico CPC 06 (R2)–Arrendamentos e IFRS 16–Leases, os valores correspondentes referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e 2017, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados como previsto no Pronunciamento Técnico NBC TG 23 (R1)–Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro. A opinião dos auditores independentes não contém modificação relacionada a esse assunto.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Nossas demonstrações financeiras são preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e estão em conformidade com as normas internacionais de relatório financeiro (*International Financial Reporting Standards – IFRS*). A elaboração de nossas demonstrações financeiras requer que a administração adote políticas contábeis e faça estimativas e julgamentos para determinar os valores registrados em nossas demonstrações financeiras e nas respectivas notas explicativas. Políticas contábeis críticas são aquelas que refletem significativos julgamentos ou estimativas sobre assuntos que poderiam gerar diferentes resultados se tivessem sido consideradas com base em diferenças premissas e condições. Acreditamos que nossas estimativas e julgamentos são razoáveis. No entanto, os resultados efetivos e o tempo de reconhecimento de tais montantes podem diferir das nossas estimativas.

Para essa discussão e de outras políticas contábeis, veja nota 4 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas de 31 de dezembro de 2020.

Veja a seguir as políticas contábeis críticas da Companhia:

Ativo Imobilizado

Os bens integrantes do ativo imobilizado, incluindo os componentes *rotables* (peças de reposição), são registrados pelo custo de aquisição. Os custos de empréstimos e financiamentos são registrados como parte dos custos do imobilizado em andamento considerando a taxa média ponderada de empréstimos e financiamentos vigente na data da capitalização.

A depreciação é calculada de acordo com a vida útil econômica estimada de cada ativo pelo método linear. A vida útil econômica estimada, os valores residuais e os métodos de depreciação são revisados anualmente e os efeitos de quaisquer mudanças nas estimativas são contabilizados prospectivamente.

O valor contábil do imobilizado é analisado anualmente para verificar possível perda no valor recuperável quando fatos ou mudanças nas circunstâncias indicam que o valor contábil é maior que o valor recuperável estimado. Por sua vez, o valor contábil das aeronaves é testado para identificação de perdas no valor recuperável anualmente, mesmo que não haja circunstâncias que indiquem a existência de perdas.

Um item do imobilizado é baixado após alienação ou quando não há benefícios econômicos futuros resultantes do uso contínuo do ativo. Quaisquer ganhos ou perdas na venda ou baixa de um item são determinados pela diferença entre o valor recebido na venda e o valor contábil do ativo e são reconhecidos no resultado.

A Companhia recebe créditos de fabricantes quando da aquisição de certas aeronaves e motores, que podem ser utilizados para pagamento de serviços de manutenção. Esses créditos são registrados como redução do custo de aquisição das aeronaves e motores relacionados.

Adicionalmente, a Companhia adota o seguinte tratamento para os grupos abaixo:

Contratos de arrendamento

O CPC 06 (R2) – Arrendamentos, equivalente ao IFRS 16, estabelece os princípios para o reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação de operações de arrendamento e exige que os arrendatários contabilizem todos os arrendamentos conforme um único modelo de balanço patrimonial, similar à contabilização de arrendamentos financeiros nos moldes do CPC 06 (R1). A norma inclui duas isenções de reconhecimento para os arrendatários – arrendamentos de ativos de “baixo valor” e arrendamentos de curto prazo, ou seja, arrendamentos com prazo de 12 meses ou inferior.

Na data de início de um arrendamento, o arrendatário reconhece um passivo para efetuar os pagamentos (um passivo de arrendamento) e um ativo representando o direito de usar o ativo objeto durante o prazo do arrendamento (um ativo de direito de uso). Os arrendatários devem reconhecer separadamente as despesas com juros sobre o passivo de arrendamento e a despesa de depreciação do ativo de direito de uso.

Os arrendatários também devem reavaliar o passivo do arrendamento na ocorrência de determinados eventos, por exemplo, uma mudança no prazo do arrendamento, uma mudança nos fluxos de pagamentos futuros do arrendamento como resultado da alteração de um índice ou taxa usada para determinar tais pagamentos. Em geral, o arrendatário deve reconhecer o valor de remensuração do passivo de arrendamento como um ajuste ao ativo de direito de uso.

Na determinação da taxa de desconto, a Companhia utilizou como base primordial aquelas contratadas nas operações de captações ocorridas próximas às datas de início e/ou modificação dos contratos de arrendamento no mercado brasileiro e norte-americano. Para as operações captadas no mercado

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

brasileiro, a Companhia converteu o custo de captação para o equivalente a uma operação em dólares norte-americanos, ajustando este pelo risco país e diferencial de taxa de juros entre Brasil e Estados Unidos da América. Dessa forma, concluiu-se que os efeitos inflacionários embutidos são baixíssimos acrescidos ao fato que 99,4% das obrigações de arrendamentos da Companhia são determinadas em dólar.

Transações de retroarrendamento (*sale and leaseback*)

Primeiramente, as transações de retroarrendamento são analisadas dentro do escopo do CPC 47 – Receita de Contrato com Cliente, equivalente ao IFRS 15, com objetivo de verificar se a obrigação de desempenho foi satisfeita, e, portanto, contabilizar a venda do bem. Caso esse requerimento não seja atendido, trata-se de um financiamento com o ativo dado em garantia.

Atendidos os requerimentos relacionados à obrigação de desempenho previstos no IFRS 15, a Companhia mensura o ativo de direito de uso, resultante da transação de retroarrendamento proporcionalmente ao valor contábil anterior do ativo referente ao direito de uso retido pela Companhia. Consequentemente, são reconhecidos apenas os valores de qualquer ganho ou perda referente aos direitos transferidos ao comprador.

Componentização de aeronaves

No momento do recebimento e reconhecimento inicial da aeronave e/ou direito de uso respectivo, a Companhia atribui o custo total da aeronave em cinco componentes principais: casco, unidade auxiliar de energia (“APU”), trem de pouso e dois motores. A vida útil de cada componente é determinada de acordo com o período estimado até o próximo evento de manutenção, limitado ao prazo final do contrato e/ou vida útil regulamentar do bem.

Capitalização de eventos de manutenção pesada (*heavy maintenance*)

A Companhia possui contratos de manutenção de motores que suportam toda a atividade significativa de sua manutenção. Os eventos subsequentes de *heavy maintenance*, que incrementam a vida útil dos ativos, são capitalizados e reconhecidos como ativo imobilizado ou complemento ao direito de uso dos ativos. Subsequentemente são depreciados durante o período de uso respectivo ou até ao término do arrendamento. Reparos e demais manutenções de rotina são apropriados ao resultado durante o exercício em que são incorridos.

Adicionalmente a Companhia, também possui contratos do tipo “*power-by-the-hour*”, no qual os valores devidos aos prestadores de manutenção são calculados com base nas horas voadas no momento do evento da manutenção.

Reconhecimento de obrigações contratuais relacionadas a devolução de aeronaves (*asset retirement obligation*)

Os custos relacionados aos eventos de manutenção que serão realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves aos arrendadores, definidos como eventos de restauração, no momento do recebimento da aeronave são registrados a valor presente aumentando o valor do ativo em contrapartida a uma obrigação, desde que possam ser estimados de forma razoável. Os ativos são depreciados linearmente ao longo do contrato de arrendamento e os passivos atualizados por taxas de juros e efeitos cambiais.

Adiantamentos para aquisição de aeronaves

No imobilizado são registrados os pré-pagamentos para aquisição de aeronaves, incluindo juros e encargos financeiros incorridos durante a fase de fabricação das aeronaves e benfeitorias em bens de terceiros.

Reconhecimento da Receita

Receita com transporte de passageiros, cargas e serviços auxiliares

A receita de passageiros é reconhecida quando o transporte aéreo é efetivamente prestado. Os bilhetes vendidos, mas ainda não utilizados são registrados na rubrica de transportes a executar, representando uma receita diferida de bilhetes vendidos a serem transportados em data futura, líquida da estimativa de receita de *breakage*.

A receita de *breakage* consiste no cálculo com base histórica de bilhetes emitidos que expirarão pela não-utilização, ou seja, passageiros que adquiriram bilhetes e que apresentam grande probabilidade de não os utilizar. Para fins de reconhecimento dessa receita também são considerados os prazos médios de prestação dos serviços de transporte aéreo. Ao menos anualmente os cálculos são revisados com

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

objetivo de refletir e capturar mudanças no comportamento dos clientes em relação à expiração de bilhetes.

Outras receitas que incluem serviços fretados, tarifas de remarcação de voos, despacho de bagagem e outros serviços adicionais são reconhecidos junto com a obrigação principal de transporte de passageiro.

Receita com programa de fidelidade – TudoAzul

No programa de fidelidade TudoAzul, os clientes acumulam pontos com base no valor gasto em passagens aéreas. A quantidade de pontos ganhos depende da categoria do cliente no programa de fidelidade, mercado, classe tarifária e outros fatores incluindo campanhas promocionais.

Por meio de dados históricos, a Companhia estima os pontos que expirarão sem ser utilizados e reconhece a receita correspondente na emissão do ponto (*breakage*) considerando o prazo médio de troca. Com algumas exceções, os pontos em geral expiram dois anos após a data de emissão, independentemente de atividade na conta do membro do programa.

Após a venda de um bilhete, a Companhia reconhece uma parcela das vendas de passagens como receita quando o serviço de transporte ocorre e difere a parcela correspondente aos pontos do Programa TudoAzul, em conformidade com o CPC 47 – Receita de Contrato com Cliente, equivalente ao IFRS 15.

A Companhia determina o preço estimado de venda do transporte aéreo e os pontos, considerando que cada elemento tivesse sido vendido em uma base separada, sendo, portanto, baseado no preço de venda individual relativo ("*stand-alone selling price*").

A Companhia também vende pontos do programa de fidelidade a clientes e parceiros, incluindo administradoras de cartões de crédito, instituições financeiras e empresas varejistas. A receita relacionada é diferida e reconhecida como receita de transporte de passageiros quando os pontos são resgatados e o serviço de transporte relacionado ocorre, com base no preço médio ponderado dos pontos vendidos. Os pontos concedidos ou vendidos e não utilizados são registrados na rubrica "Transportes a executar".

Reservas para Manutenção

Determinados contratos de arrendamento preveem o pagamento de reservas de manutenção para os arrendadores de aeronaves a serem mantidos como garantia antes do desempenho de atividades de manutenção relevantes. Os depósitos de reserva de manutenção são reembolsáveis após a conclusão do evento de manutenção em um valor igual ou menor que

o valor da reserva de manutenção detida pelo locatário, associado ao evento de manutenção específico; ou

os custos relacionados ao evento específico de manutenção.

Substancialmente, todos esses pagamentos de reserva de manutenção são calculados com base em uma medida de utilização, como horas ou ciclos de voo, e são usados exclusivamente para garantir a realização da manutenção ao arrendador. Na data da demonstração financeira, avaliamos se os pagamentos de reserva de manutenção exigidos pelos contratos de arrendamento mercantil serão recuperados por meio do desempenho de manutenção nos ativos arrendados. Os depósitos de manutenção considerados recuperáveis são mantidos no ativo e os valores identificados como não recuperáveis são considerados custos de manutenção.

As reservas de manutenção de aeronaves são classificadas como circulante ou não circulante, dependendo das datas em que se espera que a manutenção relacionada seja realizada.

Remuneração com base em Ações

A Companhia oferece aos executivos planos de remuneração com base em ações, a serem liquidados com ações, segundo os quais a Companhia recebe os serviços como contraprestações das opções de compra de ações e ações restritas.

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, conforme detalhado na nota explicativa 26.

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

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

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 período é registrado em "Salários e benefícios" e representa a movimentação em despesa acumulada reconhecida no início e fim daquele exercício.

Nenhuma despesa é reconhecida por prêmios que não completam o seu período de *vesting*, exceto prêmios em que a aquisição é condicional a uma condição de mercado (condição conectada ao preço das ações da Companhia), as quais são tratadas como adquiridas, independentemente se as condições do mercado são satisfeitas ou não, desde que todas as outras condições de aquisição forem satisfeitas.

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".

Instrumentos Financeiros Derivativos

Direitos e obrigações com derivativos

Variações nas taxas de juros, câmbio e nos preços do combustível de aviação expõem a Companhia e suas controladas a riscos que podem afetar seus desempenhos financeiros. Com o objetivo de mitigar tais riscos, a Companhia contrata instrumentos financeiros derivativos que podem ou não ser designados para hedge accounting e, se designados, são classificados como hedge de fluxo de caixa ou de valor justo.

Instrumentos financeiros derivativos não designados como *hedge accounting*

A Companhia pode contratar instrumentos financeiros derivativos que não sejam designados para *hedge accounting* quando os objetivos da Gestão de Risco não necessitem de tal classificação. As operações não designadas como *hedge accounting* apresentam a variação de seu valor justo contabilizadas diretamente no resultado financeiro.

Instrumentos financeiros derivativos classificados como *hedge* de valor justo

Os instrumentos designados como *hedge* de valor justo visam proteger as mudanças no valor justo do objeto de *hedge*, podendo ser um ativo, um passivo ou um compromisso firme. A mudança no valor justo de um instrumento de *hedge* é reconhecida na demonstração do resultado, assim como, a mudança no valor justo do item objeto de hedge atribuível ao risco coberto.

Instrumentos financeiros derivativos classificados como *hedge* de fluxo de caixa

Os instrumentos designados como *hedge* de fluxo de caixa visam proteger resultados futuros decorrentes das variações das taxas de juros e moeda estrangeira. A efetividade das variações é estimada com base em métodos estatísticos de correlação e pela proporção entre os ganhos e perdas do *hedge* e a variação dos custos e despesas protegidos. As variações efetivas do valor justo são contabilizadas no patrimônio líquido em "Outros resultados abrangentes", até o reconhecimento do resultado do objeto do hedge. As ineficácias encontradas em cada período de reporte são reconhecidas no resultado financeiro. As transações de hedge contabilizadas em "Outros resultados abrangentes" apresentam-se líquidas dos efeitos de impostos.

Desreconhecimento e baixa de instrumentos financeiros derivativo

A contabilização do *hedge* é descontinuada prospectivamente quando a Companhia e suas controladas (i) cancelam a relação de proteção; (ii) o instrumento derivativo vence ou é vendido, rescindido ou executado, (iii) quando há baixa previsibilidade de realização do objeto de *hedge*, ou (iv) quando não se qualifica mais como *hedge accounting*. Caso a operação seja descontinuada, quaisquer ganhos ou perdas, anteriormente reconhecidos em "Outros resultados abrangentes" e acumulados no patrimônio líquido até aquela data, são reconhecidos imediatamente no resultado do exercício.

Empréstimos e financiamentos

Os empréstimos e financiamentos são reconhecidos inicialmente pelo valor justo deduzidos de quaisquer custos de transação diretamente atribuíveis. Após o reconhecimento inicial, esses passivos financeiros

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

são mensurados pelo custo amortizado utilizando o método dos juros efetivos, com exceção do derivativo embutido constante das debêntures conversíveis, emitidas em novembro de 2020, que está mensurado a valor justo por meio do resultado.

Fornecedores

Fornecedores e outras obrigações são inicialmente reconhecidos pelo valor justo e subsequentemente acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos e das variações monetárias e cambiais incorridos até as datas de encerramento das demonstrações financeiras.

Fornecedores risco sacado

A Administração promoveu uma negociação junto aos fornecedores com o objetivo de alongar seus prazos de pagamentos. Dessa forma a Companhia assinou um convênio junto a instituições financeiras que permite a antecipação das contas a receber de seus fornecedores. Considerando que a antecipação desse recebimento junto às instituições financeiras é uma opção dos fornecedores, como também a Companhia não é ressarcida e/ou beneficiada pela instituição financeira de descontos por pagamento executado antes da data de vencimento acordada junto ao fornecedor, não há alteração do grau de subordinação do título em caso de execução judicial.

Provisões

Provisão para devolução de aeronaves (*asset retirement obligation*)

As aeronaves negociadas sob a modalidade de arrendamento operacional regularmente preveem obrigações contratuais estabelecendo condições para devolução. Nestes casos, a Companhia provisiona os custos de devolução, uma vez que se tratam de obrigações presentes decorrentes de eventos passados e que irão gerar desembolsos futuros, cuja mensuração é feita com razoável segurança. Estes gastos referem-se basicamente a gastos relacionados com reconfiguração de aeronave (interior e exterior), obtenção de licenças e certificações técnicas, verificações de devolução, pintura, etc., conforme estabelecido em contrato. O custo estimado é registrado inicialmente a valor presente no ativo imobilizado e a contrapartida da provisão para devolução de aeronaves é registrada na rubrica de "Provisões". Após o registro inicial, o passivo é atualizado de acordo com a taxa de remuneração de capital estimada pela Companhia, com contrapartida registrada no resultado financeiro. Eventuais alterações na estimativa de gastos a incorrer são registradas de forma prospectiva.

Provisão para passivo oneroso

Contrato oneroso é aquele em que os custos inevitáveis para satisfazer as obrigações do contrato excedem os benefícios econômicos que se esperam que sejam recebidos ao longo do mesmo contrato. Nestes casos, a obrigação presente de acordo com o contrato é mensurada e reconhecida como provisão. Porém, antes de ser estabelecida uma provisão separada para um contrato oneroso, a Companhia avalia e reconhece qualquer perda decorrente de desvalorização que tenha ocorrido nos ativos relativos a esse contrato de acordo com o CPC 01 (R1) – Redução ao valor recuperável de ativos, equivalente ao IAS 36.

Provisão para riscos tributários, fiscais e trabalhistas

As provisões são reconhecidas quando a Companhia tem uma obrigação presente, formalizada ou não, em consequência de um evento passado, e é provável que benefícios econômicos sejam requeridos para liquidar a obrigação e uma estimativa confiável do valor desta possa ser feita.

A Companhia é parte de diversos processos judiciais e administrativos, principalmente no Brasil. As avaliações das probabilidades de perdas destes processos incluem a análise das evidências disponíveis, a hierarquia das leis, as jurisprudências disponíveis, as decisões mais recentes nos tribunais e sua relevância no ordenamento jurídico, bem como a avaliação de advogados externos. As provisões são revisadas e ajustadas para refletir alterações nas circunstâncias, tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou exposições adicionais identificadas com base em novos assuntos ou decisões de tribunais.

Perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros

Perda por redução ao valor recuperável (*impairment*) de ativos não financeiros

Anualmente é realizada uma revisão dos indicadores de perda por redução ao valor recuperável de ativos, a fim de avaliar eventos ou mudanças nas condições econômicas, tecnológicas, ou em operações que possam indicar que um ativo não possui recuperabilidade.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Para avaliar a recuperabilidade de um ativo é necessário que se estime o valor recuperável do mesmo. O valor recuperável de um ativo ou unidade geradora de caixa é o maior entre o seu valor justo, deduzindo os custos de venda, e seu valor em uso. Quando o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa exceder o seu valor recuperável, é constituída provisão para desvalorização ajustando o valor contábil (“*impairment*”).

A perda por *impairment* anteriormente reconhecida é revertida apenas se tiver havido uma mudança nas premissas utilizadas para determinar o valor recuperável do ativo. A reversão é limitada, de modo que o valor contábil do ativo não exceda o seu valor recuperável, como também não exceda o valor contábil determinado anteriormente líquido de depreciação ou amortização.

A Companhia opera uma única unidade geradora de caixa.

Na estimativa do valor em uso do ativo, os fluxos de caixa estimados futuros são descontados a valor presente, utilizando uma taxa de desconto antes dos impostos que reflita o custo médio ponderado de capital para a unidade geradora de caixa.

As aeronaves e motores em operação são testadas por *impairment*, por meio da comparação do valor contábil líquido com o valor de mercado apontado por publicações especializadas. Após essa comparação, a Administração concluiu que não há perdas relacionadas ao direito de uso registrado no ativo, e, portanto, nenhuma provisão para perda com esses ativos foi registrada.

Ativo Intangível

Vida útil definida

Os ativos intangíveis adquiridos são mensurados ao custo no momento do seu reconhecimento inicial. Após o reconhecimento inicial, os ativos intangíveis de vida útil definida, geralmente softwares, são apresentados ao custo menos amortização acumulada e perdas por redução do valor recuperável, quando aplicável. Ativos intangíveis gerados internamente, excluindo custo de desenvolvimento, não são capitalizados e o gasto é refletido na demonstração do resultado no exercício em que foi incorrido.

Vida útil indefinida

Ágio por expectativa de rentabilidade futura

Nessa categoria estão registrados os valores correspondentes ao ágio decorrente das combinações de negócios da Tudo Azul S.A. (antiga TRIP Linhas Aéreas) e Azul Conecta. O valor do ágio é testado anualmente através da comparação do valor contábil com o valor recuperável da unidade geradora de caixa. A Administração realiza julgamentos e estabelece premissas para avaliar o impacto das mudanças macroeconômicas e operacionais, a fim de estimar os fluxos de caixa futuros e mensurar o valor recuperável dos ativos. Nenhuma perda de valor recuperável foi registrada até a presente data.

Direitos de operações em aeroportos (slots)

Na combinação de negócios da Tudo Azul S.A, foram adquiridos slots que foram reconhecidos pelos seus valores justos na data da aquisição e não são amortizados. A vida útil estimada destes direitos foi considerada indefinida devido a diversos fatores e considerações, incluindo requerimentos e autorizações de permissão para operar no Brasil e limitada disponibilidade de direitos de usos nos mais importantes aeroportos em termo de volume de tráfego aéreo. O valor contábil desses direitos é avaliado anualmente. Nenhuma perda de valor recuperável foi registrada até a presente data.

Impostos e contribuições sobre o lucro

Impostos correntes

No Brasil, os impostos correntes compreendem o imposto de renda da pessoa jurídica (“IRPJ”) e a contribuição social sobre o lucro (“CSLL”), que são calculados mensalmente com base no lucro tributável, após compensação de prejuízos fiscais e base negativa de contribuição social, limitada a 30% do lucro real. Aplica-se a essa base uma alíquota de 15% acrescida de um adicional de 10% para o IRPJ e 9% para a CSLL.

Os rendimentos das controladas estrangeiras estão sujeitos à tributação de acordo com as taxas e legislações vigentes. No Brasil esses rendimentos são tributados de acordo com a Lei nº 12.973/14.

Impostos diferidos

Os impostos diferidos representam os créditos e débitos sobre prejuízos fiscais de IRPJ e bases negativas de CSLL, bem como diferenças temporárias entre a base fiscal e a contábil. Os ativos e passivos de

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

impostos e contribuições diferidos são classificados como não circulantes. Uma perda para realização desses ativos é reconhecida quando os estudos internos da Companhia indicarem que a utilização futura desses créditos não é provável.

Os impostos diferidos ativos e passivos são apresentados líquidos se existir um direito legal exequível de compensar os passivos fiscais com os ativos fiscais, e se estiverem relacionados aos impostos lançados pela mesma autoridade fiscal sob a mesma entidade tributável. Portanto, para fins de apresentação, os saldos de ativo e passivo fiscal, que não atendem ao critério legal de realização, são divulgados separadamente. Os ativos e passivos fiscais diferidos devem ser mensurados pelas alíquotas que se espera que sejam aplicáveis no período em que o ativo for realizado ou o passivo liquidado, com base nas alíquotas e legislação fiscal vigentes na data das demonstrações financeiras. As projeções de lucros tributáveis futuros sobre prejuízos fiscais e base negativa de contribuição social são preparadas com base nos planos de negócio e são revisadas e aprovadas anualmente pelo Conselho de Administração.

Em 1º de janeiro de 2019, iniciou a vigência da interpretação ICPC 22 – Incerteza sobre Tratamento de Tributos sobre o Lucro, equivalente ao IFRIC 23, que trata da aplicação dos requisitos de reconhecimento e mensuração quando há incerteza sobre os tratamentos de tributo sobre o lucro.

A Companhia analisou decisões tributárias relevantes de tribunais superiores e se estas conflitam de alguma forma com as posições adotadas pela Companhia. Para posições fiscais incertas conhecidas, a Companhia revisou as opiniões legais correspondentes e jurisprudências e não identificou impactos a serem registrados, uma vez que concluiu não ser provável que as autoridades fiscais não aceitem as posições adotadas.

A Companhia avaliará periodicamente as posições assumidas em que há incertezas sobre o tratamento fiscal adotado e constituirá provisão quando aplicável.

Receitas e despesas financeiras

As receitas e despesas financeiras abrangem receitas de juros sobre montantes investidos, variações cambiais sobre ativos e passivos, variações no valor justo de ativos financeiros mensurados pelo valor justo por meio do resultado, ganhos e perdas nos instrumentos de hedge que são reconhecidos no resultado, juros sobre empréstimos e financiamentos, juros sobre arrendamentos, comissões e despesas bancárias, entre outros. As receitas e as despesas com juros são reconhecidas no resultado por meio do método dos juros efetivos.

Principais estimativas contábeis

Conforme divulgado na nota explicativa 3 de nossa Demonstração Financeira em 31 de dezembro de 2020, a Administração fez julgamentos que têm efeito significativo sobre os valores reconhecidos nas demonstrações financeiras, a saber:

- receita de *breakage* de passagens e programas de fidelidade (nota explicativa 21);
- perdas estimadas em créditos de liquidação duvidosa (nota explicativa 7);
- análise anual do valor recuperável de impostos diferidos (nota explicativa 13);
- análise de recuperabilidade de depósitos para manutenção (nota explicativa 10);
- vida útil dos bens do ativo imobilizado e intangíveis com vida útil definida (notas explicativas 15 e 16);
- análise anual do valor recuperável de ágio (nota explicativa 16);
- análise de recuperação de slots (nota explicativa 16);
- provisões para benefício pós-emprego (nota explicativa 22.4);
- provisão para riscos tributários, cíveis e trabalhistas (nota explicativa 22.2);
- provisão para devolução de aeronaves e motores (nota explicativa 22.1);
- transações com remuneração baseada em ações (nota explicativa 26).

A Companhia revisa continuamente as premissas utilizadas em suas estimativas contábeis. O efeito das revisões das estimativas contábeis é reconhecido nas demonstrações financeiras no exercício em que tais revisões são efetuadas.

10.6 - Itens Relevantes Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras

a. Descrição dos ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem em nosso balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

A companhia não possui ativos e passivos que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, 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 2020, 2019 e 2018 ou em suas notas explicativas.

10.7 - Comentários Sobre Itens Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras

- 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 2020, 2019 e 2018.

- 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 2020, 2019 e 2018.

- 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 2020, 2019 e 2018.

10.8 - Plano de Negócios

a. Investimentos, incluindo:

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

A Companhia possuía pedidos firmes para aquisição de 132 aeronaves, sendo 94 aeronaves diretamente de fabricantes e 38 aeronaves com arrendadores em 31 dezembro de 2020; 147 aeronaves, sendo 94 aeronaves diretamente de fabricantes e 53 aeronaves com arrendadores em 31 de dezembro de 2019; e 169 aeronaves, sendo 94 aeronaves diretamente de fabricantes e 75 aeronaves com arrendadores em 31 de dezembro de 2018.

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

	31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
Até um ano	1.941.943	2.874.657	462.632
Mais de um ano, até cinco anos	4.305.808	11.534.263	14.082.503
Mais de cinco anos	3.926.183	8.890.841	8.848.365
	10.173.834	23.299.761	23.393.500

Em resposta aos impactos da pandemia de COVID-19 no setor aéreo, a Companhia rapidamente adotou medidas para preservar o seu negócio e com isso, anunciou o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s, 36 aeronaves da Airbus e 8 ATR previstas entre 2020 e 2023 para a partir de 2024 dada a redução na demanda por transporte aéreo.

Conforme pode ser acompanhado nos itens 4.1, 7.1, 10.1 e 10.9 do Formulário de Referência, que será disponibilizado em 31 de maio de 2021, os efeitos decorrentes da pandemia do COVID-19 impactaram nossas operações principalmente a partir da segunda quinzena de março de 2020 e continuam impactando nossas operações um ano depois. Entretanto, na data deste Formulário de Referência, exceto conforme disposto acima, nossa administração não vislumbra quaisquer alterações em nosso plano de expansão.

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 fomento 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 2020, 2019 e 2018 tínhamos R\$13.757,4 milhões, R\$13.167,1 milhões e R\$9.212,6 milhões, respectivamente, em dívidas de aeronave.

Não obstante essas fontes de financiamento terem sido suficientes no passado, os impactos do COVID 19 em nossas operações podem justificar, no futuro e caso os Diretores da nossa Companhia julguem pertinente, a utilização de outras fontes de financiamento como o mercado de capitais ou contratar financiamentos com instituições financeiras com as quais temos relacionamento para financiar eventuais investimentos.

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

10.8 - Plano de Negócios

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.

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

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante

Impacto do COVID-19

O surto de doenças transmissíveis no Brasil e/ou no mundo, a exemplo da pandemia declarada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em razão da disseminação do Coronavírus (COVID-19), provocou e pode continuar provocando um efeito adverso nas operações da Companhia. A extensão da pandemia do COVID-19, a percepção de seus efeitos, ou a forma pela qual tal pandemia impactará os negócios da Companhia (quer do ponto de vista microeconômico, quer do macro) depende de desenvolvimentos futuros, que são altamente incertos e imprevisíveis, podendo resultar em um efeito adverso relevante nos negócios, condição financeira, resultados das operações e fluxos de caixa da Companhia e, finalmente, na capacidade de continuar operando os negócios da Companhia. As operações da Companhia, bem como as operações das sociedades direta ou indiretamente controladas pela Companhia, sofreram um impacto relevante em razão das medidas de restrição à circulação de pessoas adotadas como consequência da pandemia do COVID-19. Além disso, a Companhia acredita que a pandemia provocada pelo Coronavírus continuará a afetar negativamente seus negócios, condição financeira, resultados operacionais, liquidez e fluxos de caixa por um período ainda indeterminado. A Companhia acredita ainda que a extensão dos impactos da pandemia dependerá de desenvolvimentos futuros que são ainda incertos e imprevisíveis, como a eventual ocorrência de novas ondas de contágio e a eficácia do plano de vacinação no Brasil e no mundo.

As consequências adversas da atual pandemia ocorreram (e continuam ocorrendo) após a emissão das demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020 e, em razão de serem eventos recentes, as informações disponíveis para que a Companhia pudesse realizar uma avaliação a respeito do impacto da pandemia do COVID-19 em seus negócios, foram apresentadas no item 10.9.

Não é possível assegurar se, futuramente, tal avaliação será prejudicada ou a extensão de tais impactos, tampouco é possível assegurar que não haverá incertezas materiais na capacidade da Companhia continuar operando seus negócios.

Os impactos decorrentes da pandemia do COVID-19 são contínuos e, portanto, a Companhia avaliará a evolução dos efeitos da atual pandemia em suas receitas, ativos, resultados, negócios e perspectivas, incluindo qualquer possível alteração na sua capacidade de continuar operando seus negócios. As análises da Companhia serão realizadas em linha com o Ofício Circular CVM/SNC/SEP nº 01/2021, emitido pela CVM em 26 de fevereiro de 2021, que orienta os administradores e auditores independentes de companhias abertas a considerarem cuidadosamente os impactos da pandemia do COVID-19 em seus negócios e reportarem nas demonstrações financeiras os principais riscos e incertezas advindos dessa análise, em consonância com as normas contábeis aplicáveis.

A declaração da pandemia do COVID-19 pela Organização Mundial de Saúde (OMS) tem desencadeado severas medidas restritivas por parte de autoridades governamentais no mundo todo, a fim de tentar controlar o surto, resultando em medidas restritivas relacionadas ao fluxo de pessoas, incluindo quarentena e *lockdown*, restrições às viagens e transportes públicos, fechamento prolongado de locais de trabalho, fechamento do comércio, fechamento de fronteiras e redução de consumo de uma maneira geral pela população.

Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios da Companhia, a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez, incluindo, mas não se limitando, a redução de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade e a renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves. A Companhia acredita que essas medidas e sua posição financeira atual são adequadas para permitir o cumprimento de suas obrigações de longo e curto prazos e, embora não tenha, atualmente, motivos para acreditar que não será capaz de continuar operando seus negócios, a sua administração entende que a pandemia do COVID-19 poderá trazer efeitos adversos relevantes no curto prazo e efeitos que a Companhia não consegue prever no médio e longo prazos.

A Azul implementou um Plano de Retomada para enfrentar a crise e preparar a companhia para o futuro, conforme descrito no item 7.1 do nosso Formulário de Referência, que será disponibilizado em 31 de maio de 2021. Este plano envolve todas as suas partes interessadas, incluindo tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e governo brasileiro.

Veja a seguir um resumo das principais medidas que foram implementadas como parte do Plano de Retomada.

Segurança de tripulantes e clientes

A Azul foi a primeira companhia aérea do Brasil a introduzir verificação diária de temperatura para todos os tripulantes, e a exigir utilização obrigatória de máscara por tripulantes e clientes a bordo de nossas aeronaves. Álcool em gel e lenços desinfetantes para as mãos estão disponíveis para cada cliente, e nós aprimoramos ainda mais a limpeza das aeronaves entre cada voo e durante a noite. Além disso, os jatos

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante

da Azul são equipados com filtros HEPA de última geração, que removem pelo menos 99,9% de todas as partículas transportadas pelo ar, incluindo o COVID-19. A Azul também foi a primeira companhia aérea na América Latina a usar o sistema de limpeza com raio ultravioleta da Honeywell na cabine de suas aeronaves.

Durante o segundo trimestre, a Azul implementou um método de embarque inovador chamado "Tapete Azul", onde projetores e telas ao redor da área de embarque criam uma imagem de tapete em movimento no chão, guiando o cliente para embarcar quando seu assento é chamado. Em média, essa inovação reduz o tempo de embarque em aproximadamente dois minutos, em comparação com o tempo de voos que não usam esse processo de embarque. Além disso, o sistema permite parametrizar e assim controlar o distanciamento entre os clientes durante o embarque, aumentando a segurança. Atualmente, todos os nossos principais hubs já operam com o novo sistema do "Tapete Azul".

Salários

A Companhia reduziu as despesas com salários em 48,3% no segundo trimestre do ano em relação aos níveis pré-COVID como resultado da implementação de programas voluntários e negociações com sindicatos. Além disso, durante o segundo trimestre de 2020, a Azul aplicou cortes salariais entre 50% e 100% para executivos e diretores, e redução de 25% nos salários para gerentes. A Companhia também cancelou o pagamento de bônus a executivos e postergou o pagamento da remuneração do Plano de Lucros e Resultados (PLR) relativos ao ano de 2019.

Arrendadores e fabricantes de aeronaves

A Azul negociou um novo perfil de pagamento com seus arrendadores de aeronaves, resultando em uma economia de capital de giro de R\$3,2 bilhões desde o início da crise até o final de 2021. Conforme esses acordos, o cronograma de pagamento será baseado em uma estimativa conservadora de retomada da demanda. Os aluguéis mensais menores serão compensados por valores ligeiramente superiores a partir de 2023, ou pela extensão de certos contratos a taxas de mercado.

A Azul também fechou um acordo com a Embraer e Airbus para adiar a entrega de 82 aeronaves entre 2020 e 2023 para 2024 e anos posteriores.

Bancos e outros

A Companhia está focada em fortalecer sua liquidez. Para isso, negociou com bancos e fornecedores a postergação e alongamento dos prazos de pagamento. Além disso, a Companhia está confiante que será capaz de rolar os pagamentos próximo ao vencimento, não realizou amortizações relevantes de dívida em 2020 e continua negociando e observando os desdobramentos pandemia durante 2021 e poderá novamente postergar suas dívidas, com foco na retomada dos voos e manutenção do caixa em 2021.

O governo brasileiro tem apoiado o setor por meio da Medida Provisória nº 925/2020, posteriormente convertida na Lei nº 14.034/20, e que determina as seguintes regras, dentre outras:

(i) caso um voo seja cancelado pela companhia aérea no período compreendido entre 19 de março de 2020 a 31 de dezembro de 2020, as companhias aéreas poderão (a) fazer o reembolso aos passageiros dentro de 12 meses contados da data na qual o voo foi cancelado, considerando que o valor devido deverá estar sujeito a ajustes monetários; ou (b) oferecer um crédito em valor igual ou superior pago a ser utilizado pelos passageiros em até 19 meses contados da emissão do referido crédito;

(ii) passageiros que voluntariamente cancelarem suas passagens para voos marcados entre 19 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020 terão o direito a (a) solicitar um reembolso, sujeito à aplicação das multas contratuais aplicáveis, a ser pago pela companhia aérea em até 12 meses contados do cancelamento; ou (b) receber um crédito em valor igual ou superior a ser utilizado em até 18 meses contados da emissão do referido crédito, sem a aplicação de quaisquer multas e penalidades contratuais; e

(iii) operadores de aeroportos podem adiar os pagamentos referentes às taxas de concessão devidas ao Governo Federal até 18 de dezembro de 2020.

Em 31 de dezembro de 2020, foi criada a Medida Provisória Nº 1024/2020, para prorrogar o prazo de vigência das medidas emergenciais da aviação civil brasileira em razão da pandemia da COVID-19 que se encerrariam em 31 de dezembro, para 31 de outubro de 2021.

A Lei alterada aumentou de sete dias para doze meses o prazo para que as companhias aéreas efetuem reembolsos, e permitiu, em contrapartida, o cancelamento de bilhetes aéreos, por iniciativa do passageiro, sem multas contratuais mediante emissão de crédito a ser usado na própria empresa aérea. Adicionalmente, a Força Aérea Brasileira, responsável pelo controle do tráfego aéreo no Brasil, promulgou a Portaria nº 884/GC3, postergando até dezembro de 2020 o pagamento de tarifas de navegação originalmente devidas entre os meses de março e novembro de 2020. Até a data deste item do formulário de referência, não tivemos prorrogação do prazo para o ano de 2021.

11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas

As informações apresentadas nesse item refletem as expectativas da Administração em relação ao futuro da Companhia, sujeitas a riscos e incertezas, sendo dados estimativos e indicativos que não constituem promessa de desempenho, podendo sofrer alterações caso seja identificada a necessidade. Essas expectativas dependem das condições do mercado e do cenário econômico brasileiro e dos países em que a Companhia opera e dos setores em que atua, bem como estão sujeitas a alterações devido à incerteza sobre o impacto da propagação da pandemia do COVID-19, às flutuações nos preços do petróleo, na taxa de câmbio e nas condições macroeconômicas gerais. Qualquer alteração na percepção ou nos fatores abaixo descritos pode fazer com que os resultados concretos sejam diferentes das projeções apresentadas.

a. objeto da projeção

Apesar de os desafios da pandemia continuarem, nós permanecemos confiantes na retomada. Com base nas melhores informações disponíveis, compartilhamos as nossas projeções conforme segue:

- i. Azul espera aumentar a capacidade em aproximadamente 10% em 2022 em comparação com 2019.
- ii. Esperamos aumentar o RASK em mais de 20% no ano de 2022 em comparação com 2019.
- iii. Estimamos gerar EBITDA em 2022 de R\$4 bilhões e EBITDA em 2023 de R\$5,5 bilhões.
- iv. Azul espera terminar 2022 com alavancagem calculada como dívida líquida/EBITDA dos últimos doze meses, começando com um 5, incluindo caixa e equivalentes de caixa, investimentos de curto prazo e contas a receber.

b. período projetado e o prazo de validade da projeção

Aumento da Capacidade

A projeção apresentada para a capacidade total refere-se ao ano calendário de 2022.

RASK

A projeção apresentada para o RASK refere-se ao ano de 2022.

EBITDA

A projeção apresentada para o EBITDA refere-se ao ano de 2022 e ao ano de 2023.

Alavancagem

As projeções apresentadas para a alavancagem referem-se aos anos de 2022, 2023 e 2024.

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

Continuamos servindo e conectando o Brasil através de nossa malha única e da nossa frota diversificada. No 1T22, alcançamos um recorde de 151 destinos atendidos. Também vimos nove meses consecutivos de forte e crescente demanda de lazer, ao mesmo tempo em que o corporativo acelerou rapidamente. Como resultado, esperamos crescer a capacidade total em aproximadamente 10% em 2022 em comparação com 2019.

A receita da Azul Cargo depende exclusivamente da demanda por comércio eletrônico, sendo assim, não é influenciada pela administração da Companhia.

Terminamos o 1T22 com tarifas em níveis recordes tanto no segmento de lazer quanto no segmento corporativo. Em comparação com 2019, a receita corporativa já recuperou mais de 120%, enquanto o tráfego corporativo ainda está 71% dos níveis pré-pandemia, indicando potencial de recuperação adicional. Continuamos confiantes de nosso potencial de receita para 2022 e estimamos que nosso RASK aumentará mais de 20% em 2022 em comparação com 2019.

Permanecemos fortemente focados na execução de nosso plano de negócios para 2022, com ênfase na expansão de nossa malha exclusiva, com disciplina em nossa gestão de capacidade e ganhos de eficiência. Considerando o cenário atual de demanda, combustível e câmbio, esperamos gerar EBITDA recorde de R\$4 bilhões em 2022, mesmo com o impacto da variante Ômicron no primeiro trimestre.

11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas

Também projetamos um EBITDA de R\$ 5,5 bilhões em 2023, comparado ao nosso EBITDA recorde anterior de R\$ 3,6 bilhões em 2019.

Considerando o cenário atual de recuperação da demanda e aumento da receita já realizado em 2022, além de nossa estratégia de desalavancagem e geração de EBITDA, estamos confiantes de que poderemos terminar o ano de 2022 com uma alavancagem começando com 5 e continuar a reduzir nossa alavancagem organicamente, levando-a para níveis começando com 4 em 2023 e com 3 em 2024.

Esta taxa de alavancagem inclui caixa e equivalentes de caixa, investimentos de curto e longo prazo, e contas a receber e exclui debêntures conversíveis.

Essas estimativas preliminares excluem eventos não recorrentes e impactos adicionais da pandemia:

d. valores dos indicadores que são objeto da previsão

Perspectivas	
ASK total 2022 vs. 2019	~10%
RASK 2022 vs. 2019	>20%
2022 EBITDA ²	~R\$4.0 bilhões
2022 Leverage ¹	5.X
2023 EBITDA ²	~R\$5.5 bilhões
2023 Leverage ¹	4.X
2024 Leverage ¹	3.X

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

Começamos a divulgar nossas projeções a partir do exercício social de 2017 para frota, capacidade em termos de ASK, decolagens, custos e despesas operacionais e margem operacional para o exercício em questão.

Para o segundo semestre de 2020, a Companhia compartilhou suas projeções no que se refere à capacidade em termos de ASK, pagamento de arrendamento operacional e queima de caixa diário, as quais foram divulgadas em Fato Relevante no dia 31 de agosto de 2020. Tais projeções têm sido atualizadas tempestivamente no Formulário de Referência nos casos de eventuais alterações em qualquer uma de suas premissas.

Ressalta-se que as projeções para frota, decolagens, custos e despesas operacionais e margem operacional para o exercício em questão, anteriormente divulgadas com relação a 2019, 2018 e 2017, foram substituídas, conforme Fato Relevante divulgado em 31 de agosto de 2020.

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 (2020)	Realizado (2020 e 1º trimestre de 2021)	Explicação
Recuperação de ASKs em dezembro (% da capacidade comparado com o mesmo período em 2019)			Em dezembro, fechamos 1,6 pontos percentuais acima da projeção de ASK total e 1 ponto percentual no ASK doméstico. Continuamos com a retomada mais acelerada entre as companhias aéreas da região, voando acima de 90% da capacidade doméstica, em comparação com o mesmo período do ano passado, conforme nossa projeção.
<i>Total</i>	~70%	71,6%	Terminamos o ano voando para 113 destinos. Resultado da força do modelo de negócio, sustentado pela malha e frota diversificada.
<i>Doméstico</i>	>90%	91,0%	
Recuperação de ASKs no primeiro trimestre de 2021 (% da capacidade comparado com o mesmo período em 2019)			Apesar da demanda ter sido impactada pelas medidas de quarentena implementadas em todo o país, totalizamos o 1º trimestre de 2021 com 1,1 ponto percentual acima de nossa projeção. Continuamos a contar com a força e a conectividade de nossa malha, em conjunto com a flexibilidade da nossa frota para cumprir com esta estimativa.
<i>Total</i>	>85%	86,3%	
<i>Doméstico</i>	>100%	109,0%	
Queima ou consumo médio de caixa estimado por dia no 4T20	Queima de R\$1,5 milhão no quarto trimestre de 2020*	Queima de R\$0,068 milhão no quarto trimestre de 2020*	Em razão dos resultados positivos do 4Q20, como melhora da Receita operacional de 212,5% em relação ao 3Q20, melhora de 17% na tarifa média em relação ao 3Q20 e também em relação a nossas estimativas, tivemos uma grande melhora na projeção de queima de caixa no 4T20, gerando R\$216,4 milhões de caixa operacional.
Pagamento de arrendamento operacional	R\$324 milhões no 4T20	R\$ 356,1 no 4T20	Ultrapassamos em 10% o valor do pagamento do arrendamento operacional, porém cumrimos com a projeção de reduzir em 60% o pagamento do plano original.
Redução em relação ao plano original	-60%	-60%	

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

	Projeção (2019)	Realizado (2019)	Explicação
Crescimento de ASKs	~20%	22,2%	2,2 pontos percentuais acima da projeção anunciada. Esse aumento é proveniente de um crescimento de 24,5% na capacidade doméstica, 1,5 ponto percentual acima do projetado, e 15,1% na capacidade internacional, um crescimento de 3,1 pontos percentuais maior do que o esperado, tais variações se devem ao cronograma de recebimento das aeronaves.
CASK nominal	~ -0,5%	0,8%	O CASK excluindo o efeito dos eventos não-recorrente aumentou 0,8% no período findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o período findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente devido à reoneração da folha a partir de 2019.
Margem operacional excluindo não recorrente	~18%	17,8%	Em linha com as projeções estimadas

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

	Projeção (2018)	Realizado (2018)	Explicação
Crescimento de ASKs	16% a 18%	16,0%	Em linha com a projeção anunciada. Esse aumento é proveniente de um crescimento de 8% na capacidade doméstica, conforme projetado, e 49,7% na capacidade internacional, esta última apresentou um crescimento 0,3 p.p. menor do que o esperado, devido à postergação da entrega de uma aeronave A330 para o ano de 2019.
Decolagens	2% a 3%	0,9%	1,1% menor que o intervalo estimado, devido ao impacto da greve dos caminhoneiros em maio desse ano, e à postergação da entrega de uma aeronave A330 para o ano de 2019.
CASK ex-combustível	-1% a -3%	-2,4%	Em linha
Margem operacional excluindo não recorrente	9% a 11%	8,8%	0,2% abaixo do esperado principalmente devido à desvalorização do real e do aumento no preço do combustível incorridos no período.

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

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 (2021) são válidas e não foram abandonadas ou substituídas.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

A Administração da Companhia é exercida por um Conselho de Administração e uma Diretoria. Temos também sem atribuições administrativas, mas em caráter auxiliar aos administradores e acionistas da Companhia, um Comitê de Auditoria Estatutário, um Comitê de Remuneração e um Comitê de ESG, são instalados em caráter permanente. A Companhia conta também com um Conselho Fiscal de caráter não permanente.

Atribuições do conselho de administração e dos órgãos e comitês permanentes que se reportam ao conselho de administração:

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por, no mínimo, 5 (cinco) e, no máximo, 14 (quatorze) membros, acionistas da Companhia ou não, residentes no Brasil ou não, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral para mandatos de 2 (dois) anos, permitida a reeleição. A Assembleia Geral deverá indicar dentre os membros do Conselho de Administração, 1 (um) Presidente do Conselho de Administração e 1 (um) Vice-Presidente do Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) ou 20% (vinte por cento) dos membros do Conselho de Administração, o que for maior, deverão ser Conselheiros Independentes, conforme a definição do Regulamento do Nível 2, e expressamente declarados como tais na ata da Assembleia Geral que os eleger, sendo também considerado(s) como independente(s) o(s) conselheiro(s) eleito(s) mediante faculdade prevista pelo artigo 141, parágrafos 4º e 5º, da Lei das Sociedades por Ações e nos termos do Parágrafo Primeiro do Artigo 16 do Estatuto Social.

Caso o Conselho de Administração seja composto por 5 (cinco) membros e vagando, por qualquer motivo, um cargo de membro efetivo do Conselho de Administração, os membros remanescentes deverão eleger membro substituto, que exercerá interinamente o mandato até a data da próxima Assembleia Geral a ser realizada, a qual elegerá novo membro, que excederá o mandato pelo período remanescente até o término do mandato unificado. Nosso Conselho de Administração não possui regimento interno próprio.

As deliberações do conselho de administração são consideradas válidas pelo voto da maioria dos presentes. Nos termos de nosso estatuto social, o conselho de administração deve reunir-se ordinariamente, a cada trimestre, ou sempre que necessário para as atividades sociais.

Além das atribuições que lhe confere a Lei das Sociedades por Ações, as seguintes matérias deverão ser aprovadas pelo Conselho de Administração da Companhia:

I – aprovar o orçamento anual e plurianual, plano de negócios, planos estratégicos e projetos de expansão;

II – aprovar a aquisição, venda, transferência ou oneração de bens do ativo permanente da Companhia e a concessão de garantias em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia, observado o disposto no Artigo 32 do Estatuto Social;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

III – deliberar sobre emissão de ações ou de quaisquer valores mobiliários pela Companhia, definição do respectivo preço de emissão e da quantidade de ações ou outros valores mobiliários quando a competência para tal deliberação puder ser tomada pelo Conselho de Administração nos termos da lei;

IV – autorizar a Companhia a oferecer garantias a obrigações de terceiros em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, exceto quando se tratar de garantias do tipo incorrido por companhias no setor de atuação da Companhia no curso regular de seus negócios;

V – convocar a Assembleia Geral da Companhia;

VI – outorgar opção de compra de ações e ações restritas a administradores e empregados da Companhia ou de suas sociedades controladas, sem direito de preferência aos acionistas, nos termos dos programas aprovados em Assembleia Geral;

VII – autorizar a emissão de ações da Companhia, nos limites autorizados no Artigo 6º do Estatuto Social, fixando as condições de emissão, inclusive preço e prazo de integralização, podendo, ainda, excluir (ou reduzir prazo para) o direito de preferência nas emissões de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa ou por subscrição pública ou em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei;

VIII – escolher e substituir os auditores independentes, sendo que a empresa de auditoria externa elaborará informações para o Conselho de Administração, mediante solicitação do Conselho de Administração e no limite da sua competência, podendo o Conselho de Administração pedir esclarecimentos sempre que entender necessário;

IX – fixar a orientação geral dos negócios da Companhia, incluindo a determinação das metas e estratégias de negócios a serem atingidas pela Companhia, zelando por sua boa execução;

X – eleger e destituir os diretores da Companhia e fixar-lhes as funções, inclusive designando o Diretor de Relações com Investidores;

XI – fiscalizar a gestão dos Diretores, examinar a qualquer tempo os livros e papéis da Companhia, solicitar informações sobre contratos celebrados ou em via de celebração e quaisquer outros atos;

XII – manifestar-se sobre o relatório da Administração e as contas da Diretoria e deliberar sobre sua submissão à Assembleia Geral;

XIII – apreciar os resultados trimestrais das operações da Companhia;

XIV – manifestar-se previamente sobre qualquer proposta a ser submetida à deliberação da Assembleia Geral;

XVI – aprovar a negociação, cessão, transferência ou alienação de quaisquer bens intangíveis;

XVI – aprovar a constituição de ônus de qualquer natureza, real ou pessoal, sobre ativos fixos da Companhia, em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, exceto no caso de penhora judicial, arresto ou sequestro judicial;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

XVII – aprovar a Política de Transações com Partes Relacionadas e a realização de transações de acordo com as disposições da referida política, observado o disposto no Artigo 32 do Estatuto Social;

XVIII – aprovar a contratação de obrigações financeiras não contempladas no plano anual ou no orçamento da Companhia ou de suas controladas e cujo valor seja superior a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, observado o disposto no Artigo 32 do Estatuto Social;

XIX – deliberar sobre a emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, bem como sobre a emissão de *commercial papers* e bônus de subscrição;

XX – definir lista tríplice de empresas especializadas em avaliação econômica de empresas para a elaboração de laudo de avaliação das ações da Companhia, nos casos de oferta pública de aquisição de ações para cancelamento de registro de companhia aberta ou para saída do Nível 2;

XXI – autorizar a Diretoria da Companhia a requerer falência, recuperação judicial ou extrajudicial pela Companhia após autorização da Assembleia Geral;

XXII – deliberar sobre qualquer reestruturação financeira envolvendo direta ou indiretamente a Companhia ou suas Controladas;

XXIII – aprovar o Código de Ética e Conduta da Companhia;

XXIV – deliberar sobre qualquer matéria que lhe seja submetida pela Diretoria;

XXV – manifestar-se favorável ou contrariamente a respeito de qualquer oferta pública de aquisição de ações que tenha por objeto as ações de emissão da Companhia, por meio de parecer prévio fundamentado, divulgado em até 15 (quinze) dias da publicação do edital da oferta pública de aquisição de ações, que deverá abordar, no mínimo (i) o preço da oferta pública de aquisição; (ii) a conveniência e oportunidade da oferta pública de aquisição de ações quanto ao interesse do conjunto dos acionistas e em relação à liquidez dos valores mobiliários de sua titularidade; (iii) as repercussões da oferta pública de aquisição de ações sobre os interesses da Companhia; (iv) os planos estratégicos divulgados pelo ofertante em relação à Companhia; (v) a descrição das alterações relevantes na situação financeira da Companhia, ocorridas desde a data das últimas demonstrações financeiras ou informações trimestrais divulgadas ao mercado; (vi) demais aspectos relevantes para a decisão do acionista; e (vii) outros pontos que o Conselho de Administração considerar pertinentes, bem como as informações exigidas pelas regras aplicáveis estabelecidas pela CVM; e

XXVI – deliberar sobre a recompra e/ou negociação pela Companhia de ações de emissão da própria Companhia ou derivativos nelas referenciados, exceto pelo disposto no Artigo 11, item (I), do Estatuto Social.

Além disso, o Conselho de Administração será responsável por aprovar a saída da Companhia do Nível 2 de Governança Corporativa.

Nosso Estatuto prevê a impossibilidade de eleição ao cargo de membro do Conselho de Administração de pessoa que apresente ou represente interesse conflitante com a 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.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

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 dias contados da vacância, deverá eleger o substituto pelo restante do prazo do mandato. No mesmo sentido, 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.

Além disso, compete à Diretoria:

- (i) cumprir e fazer cumprir nosso Estatuto Social e as deliberações do Conselho de Administração e da Assembleia Geral;
- (ii) representar a Companhia, ativa e passivamente, em conformidade com as atribuições e poderes estabelecidos em nosso Estatuto Social e pela Assembleia Geral;
- (iii) deliberar sobre a abertura, o encerramento e a alteração de endereços de filiais, sucursais, agências, escritórios ou representações da Companhia em qualquer parte do País ou do exterior;
- (iv) 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;
- (v) elaborar e propor, ao Conselho de Administração, os planos de negócios, operacionais e de investimento da Companhia, bem como o orçamento anual;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

- (vi) elaborar o plano de organização da Companhia e emitir as normas correspondentes;
- (vii) elaborar e propor ao Conselho de Administração, com apoio do Comitê de ESG, o Código de Ética e Conduta da Companhia;
- (viii) decidir sobre qualquer assunto que não seja de competência privativa da Assembleia Geral ou do Conselho de Administração, bem como sobre divergências entre seus membros; e
- (ix) apresentar, trimestralmente, ao Conselho de Administração, o balancete econômico-financeiro e patrimonial detalhado da Companhia e suas controladas.

Observadas as disposições contidas em nosso Estatuto Social, a representação da Companhia em qualquer ato que crie responsabilidade para a Companhia ou libere terceiros de obrigações perante a Companhia, incluindo nossa representação em juízo, ativa ou passivamente, compete a: (i) o Diretor Presidente isoladamente; (ii) quaisquer 2 Diretores em conjunto, ou (iii) 1 procurador com poderes especiais, isoladamente, desde que tenha sido nomeado pelo Diretor Presidente.

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal é um órgão societário com caráter não permanente, sendo composto por 3 (três) membros e seus respectivos suplentes, acionistas ou não, eleitos pela Assembleia Geral que deliberar sua instalação. Quando instalado, o Conselho Fiscal reunir-se-á, nos termos da lei, sempre que necessário e analisará, ao menos trimestralmente, as nossas demonstrações financeiras.

Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê de Auditoria Estatutário, órgão de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, instalado de acordo com a Instrução CVM n.º 308, de 14 de maio de 1999 e suas subsequentes alterações, é composto por, no mínimo, 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração, sendo sua maioria de membros independentes, nos termos da 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 de tal comitê; e (ii) ao menos 1 (um) dos membros do Comitê de Auditoria Estatutário 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 do final do mandato.

Atualmente, a totalidade dos membros do nosso Comitê de Auditoria Estatutário atende aos critérios de independência da *Securities and Exchange Commission* (SEC) e da *New York Stock Exchange* (NYSE) aplicáveis.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

Compete ao Comitê de Auditoria Estatutário, entre 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 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.

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 (iii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia. A Companhia não possui política de contratação de serviços de extra-auditoria com o auditor independente.

O regimento interno do Comitê de Auditoria Estatutário, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

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 coordenador.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

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 site 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 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 da data da transação.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

O Regimento Interno do Comitê de ESG, aprovado pelo Conselho de Administração em 09 de agosto de 2021, pode ser encontrado em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

Por fim, 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, entre outras medidas de melhoria contínua, conforme consta do item 5.4 deste Formulário de Referência.

em relação aos membros da diretoria estatutária, suas atribuições e poderes individuais, indicando se a diretoria possui regimento interno próprio, e informando, em caso positivo, órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o regimento, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado.

Os diretores que possuem atribuições específicas no Estatuto Social são o Diretor Presidente, o Diretor de Vice-Presidente Financeiro e o Diretor de Relações com Investidores, conforme explicitado abaixo:

Compete ao Diretor Presidente: coordenar as atividades da Diretoria e supervisionar todas as nossas atividades.

Compete ao Diretor Vice-Presidente Financeiro: executar as atividades de análise, acompanhamento e avaliação do desempenho financeiro da Companhia, conforme orientação da Assembleia Geral e do Conselho de Administração e da execução do Plano de Negócios; fornecer informações relativas ao desempenho da Companhia periodicamente à Assembleia Geral e ao Conselho de Administração; coordenar os trabalhos de preparação das demonstrações financeiras e o relatório anual da administração da Companhia, bem como a sua apresentação aos auditores externos, Conselho de Administração e Conselho Fiscal, se em funcionamento.

Compete ao Diretor de Relações com Investidores: (i) representar a Companhia, privativamente, perante a CVM, acionistas, investidores, bolsas de valores, Banco Central do Brasil e demais órgãos relacionados às atividades desenvolvidas no mercado de capitais; (ii) planejar, coordenar e orientar o relacionamento e a comunicação entre a Companhia e seus investidores, a CVM e as entidades onde os valores mobiliários da Companhia sejam admitidos à negociação; (iii) propor diretrizes e normas para as relações com os investidores da Companhia; (iv) observar as exigências estabelecidas pela legislação do mercado de capitais em vigor e divulgar ao mercado as informações relevantes sobre a Companhia e seus negócios, na forma requerida em lei; (v) guardar os livros societários e zelar pela regularidade dos assentamentos neles feitos; (vi) supervisionar os serviços realizados pela instituição financeira depositária das ações relativas ao quadro acionário, tais como, sem se limitar, o pagamento de dividendos e bonificações, compra, venda e transferência de ações; (vii) zelar pelo cumprimento e execução das regras de governança corporativa e das disposições estatutárias e legais relacionadas ao mercado de valores mobiliários; e (viii) seja em conjunto ou isoladamente, praticar os atos normais de gestão da Companhia.

Os Diretores sem designação específica terão as atribuições que lhe venham a ser estabelecidas nos termos do nosso Estatuto Social. Nossa Diretoria não possui regimento interno próprio.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

data de instalação do conselho fiscal, se este não for permanente, informando se possui regimento interno próprio, e indicando, em caso positivo, data da sua aprovação pelo conselho fiscal e, caso o emissor divulgue o regimento, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

O Conselho Fiscal não é permanente e não está instalado. Adicionalmente, não há regimento interno aprovado para o Conselho Fiscal.

se há mecanismos de avaliação de desempenho do conselho de administração e de cada órgão ou comitê que se reporta ao conselho de administração, 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.

a periodicidade da avaliação e sua abrangência, indicando se a avaliação é feita somente em relação ao órgão ou se inclui também a avaliação individual de seus membros

A avaliação dos membros da Diretoria é realizada anualmente, de maneira individual.

metodologia adotada e os principais critérios utilizados na avaliação

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.

como os resultados da avaliação são utilizados pelo emissor para aprimorar o funcionamento deste órgão; e

A finalização destas avaliações acontece com o *feedback* e PDI, Plano de Desenvolvimento Individual, sob a coordenação da área de Desenvolvimento Humano e Organizacional da Diretoria de Recursos Humanos, com o apoio do Comitê de Remuneração da Companhia.

se foram contratados serviços de consultoria ou assessoria externos

Contratamos a consultoria Carvalho & Mello para nos assessorar no processo de avaliação por competências adotado para todos os funcionários da Companhia, inclusive membros da Diretoria.

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

prazos de convocação

A Companhia adota os prazos previstos na Lei das Sociedades por Ações, e demais normas aplicáveis, sendo que a Assembleia Geral, será reunida, ordinariamente, uma vez por ano, nos 4 (quatro) primeiros meses seguintes ao encerramento de cada exercício social, a fim de que sejam discutidos os assuntos previstos em lei e, extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem, observadas, em sua convocação, instalação e deliberação, as prescrições legais.

As Assembleias Gerais serão convocadas, nos termos do artigo 124 da Lei das Sociedades por Ações, e instaladas e presididas pelo Presidente do Conselho de Administração ou, na sua ausência ou impedimento, por qualquer membro do Conselho de Administração ou, ainda, na ausência destes, por qualquer diretor da Companhia presente, escolhido pelos acionistas. Caberá ao Presidente da Assembleia Geral indicar o secretário, o qual pode ser acionista ou não da Companhia.

Competências

Compete à Assembleia Geral, além de outras atribuições que lhe sejam conferidas por lei, observados os quóruns previstos em nosso Estatuto Social e na legislação aplicável:

- (a) tomar as contas dos administradores relativas ao último exercício social;
- (b) examinar, discutir e votar as demonstrações financeiras, instruídas com parecer do Conselho Fiscal, quando instalado e outros documentos nos termos da regulamentação aplicável;
- (c) eleger e destituir os membros do nosso Conselho de Administração;
- (d) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (viii) do Estatuto Social, fixar a remuneração global anual dos membros do Conselho de Administração e da Diretoria, assim como a dos membros do Conselho Fiscal, se instalado, desde que, em qualquer caso, a remuneração não seja diversa da contemplada nos planos anuais de negócios ou no orçamento;
- (e) deliberar, de acordo com proposta apresentada pela administração, sobre a destinação do lucro líquido do exercício e a distribuição de dividendos;
- (f) reformar nosso Estatuto Social, observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono e Décimo do Estatuto Social;
- (g) aprovar planos de incentivo lastreados em ações aos seus administradores e empregados bem como de suas sociedades controladas, ou ainda a indivíduos que prestam serviços à Companhia ou às suas sociedades controladas;
- (h) deliberar sobre (i) o aumento do capital social, que exceda o capital autorizado, ou sua redução; e (ii) a avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia, observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (iii) do Estatuto Social;
- (i) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (i) do Estatuto Social, deliberar sobre fusão, cisão, transformação, incorporação, ou incorporação de ações que estejamos envolvidos, bem como transferência de parte substancial de nossos ativos que gere a descontinuidade de nossas atividades;

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

(j) deliberar sobre emissão de ações ou de quaisquer valores mobiliários, definição do respectivo preço de emissão e da quantidade de ações, observado o disposto no artigo 6º do Estatuto Social, ou outros valores mobiliários, conforme o caso;

(k) deliberar sobre resgate, amortização, desdobramento ou grupamento de ações ou quaisquer valores mobiliários de nossa emissão;

(l) deliberar sobre recompra e/ou negociação pela Companhia de ações de emissão da própria Companhia ou derivativos nelas referenciados, quando caracterizada uma das hipóteses em que a eficácia da deliberação esteja sujeita à prévia aprovação da Assembleia Geral, nos termos das normas editadas pela CVM;

(m) deliberar sobre a nossa recuperação judicial ou extrajudicial ou requerimento de nossa falência;

(n) deliberar sobre nossa dissolução ou liquidação, ou cessação do nosso estado de liquidação, bem como eleger o liquidante e o Conselho Fiscal que deverá atuar no período de liquidação;

(o) distribuição de dividendos acima do dividendo mínimo obrigatório ou o pagamento de juros sobre capital próprio acima do contemplado nos nossos planos anuais de negócios ou no nosso orçamento;

(p) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (iv) do Estatuto Social, escolher a empresa especializada responsável pela preparação de laudo de avaliação das nossas ações, em caso de cancelamento de registro de companhia aberta ou saída do Nível 2, conforme previsto em nosso Estatuto Social, dentre as empresas indicadas pelo Conselho de Administração;

(q) deliberar sobre qualquer matéria que lhe seja submetida pelo Conselho de Administração;

(r) sem prejuízo do disposto no artigo 19, XVII, do Estatuto Social, deliberar sobre a aprovação de contratos entre a Companhia e o acionista controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o acionista controlador tenha interesse; e

(s) suspender o exercício de direitos de acionistas, conforme previsto no artigo 120 da Lei das Sociedades por Ações e em nosso Estatuto Social, inclusive no caso do Artigo 1º, Parágrafo 3, e do Artigo 7º do nosso Estatuto Social, não podendo, nessa deliberação, votar o(s) acionista(s) cujos direitos poderão ser objeto de suspensão.

c. endereços (físico ou eletrônico) nos quais os documentos relativos à assembleia geral estarão à disposição dos acionistas para análise

Os documentos relativos à assembleia geral ficam disponíveis em nossa sede, localizada na Avenida Marcos Penteadó de Ulhôa Rodrigues, 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Bairro de Tamboré, Barueri, SP, ou nos endereços eletrônicos www.voeazul.com.br/ri; www.cvm.gov.br; www.b3.com.br.

d. identificação e administração de conflitos de interesses

Não adotamos um mecanismo específico para identificar conflitos de interesse nas Assembleias Gerais, aplicando-se as regras constantes na legislação brasileira, caso ocorra qualquer conflito

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

de interesses.

e. *solicitação de procurações pela administração para o exercício do direito de voto*

Não possuímos regras, políticas ou práticas para solicitação de procurações pela administração para o exercício do direito de voto nas Assembleias Gerais. Conforme previsto na Lei das Sociedades por Ações, o acionista poderá ser representado na Assembleia Geral por procurador constituído há menos de um ano, que seja acionista, administrador, advogado ou instituição financeira, cabendo ao administrador de fundos de investimento representar os condôminos, quando aplicável.

f. *formalidades necessárias para aceitação de procurações outorgadas por acionistas, indicando se o emissor exige ou dispensa reconhecimento de firma, notariação, consularização e tradução juramentada e se o emissor admite procurações outorgadas por acionistas por meio eletrônico*

Nosso Estatuto Social estabelece que os instrumentos de mandato outorgados por acionistas deverão ser depositados em nossa sede, com antecedência mínima de 48 horas, contadas da realização da respectiva Assembleia. O acionista ou seu representante legal deverá comparecer à Assembleia Geral munido de documentos que comprovem sua identidade ou seus poderes de representação, conforme o caso, portando os seguintes documentos:

(i) pessoa física: documento de identificação com foto. (Exemplos: RG, RNE, CNH ou carteiras de classe profissional oficialmente reconhecidas);

(ii) pessoa jurídica: documento de identificação com foto do representante legal do acionista, devidamente acompanhado de cópia autenticada ou original do seu ato constitutivo, bem como da documentação de representação societária identificando o representante legal da pessoa jurídica (ata de eleição de diretoria ou da administração e procuração, conforme o caso);

(iii) acionista constituído sob a forma de Fundo de Investimento: documento de identificação com foto do representante legal do administrador do Fundo de Investimento (ou do gestor do Fundo de Investimento, conforme o caso), acompanhado de cópia autenticada ou original do Regulamento do Fundo e do Estatuto Social ou Contrato Social do seu administrador (ou gestor, conforme o caso), juntamente com a documentação de representação societária identificando o representante legal da pessoa jurídica.

A Companhia exige o reconhecimento de firma das procurações conferidas no território brasileiro e a notariação, bem como a consularização ou o apostilamento, conforme aplicável daquelas concedidas fora do país. A Companhia exige a tradução juramentada e registro de documentos que tenham sido originalmente lavrados em língua estrangeira. Adicionalmente, não admitimos procurações outorgadas por acionistas por meio eletrônico.

g. *formalidades necessárias para aceitação do boletim de voto de distância, quando enviados diretamente à companhia, indicando se o emissor exige ou dispensa reconhecimento de firma, notariação e consularização*

Nos termos da Instrução CVM 481/09 e alterações subsequentes, a Companhia adotou o sistema de votação à distância por ocasião:

(i) das assembleias gerais ordinárias; e

(ii) das assembleias gerais que: (a) deliberaram sobre a eleição de membros do Conselho Fiscal

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

ou do Conselho de Administração, nas hipóteses previstas na Instrução CVM 481/09; e (b) se realizarem na mesma data das assembleias gerais ordinárias.

A administração da Companhia poderá, ainda, disponibilizar o boletim de voto a distância por ocasião de qualquer assembleia geral extraordinária que entender pertinente.

O boletim de voto à distância será disponibilizado pela Companhia no seu site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri) e no site da CVM (www.cvm.gov.br). Nesse sentido, os acionistas poderão encaminhar suas instruções de voto em relação às matérias da assembleia:

(i) diretamente à Companhia;

(ii) por instruções de preenchimento transmitidas a seus respectivos agentes de custódia que prestem esse serviço, no caso dos acionistas titulares de ações depositadas em depositário central; ou

(iii) por instruções de preenchimento transmitidas para o escriturador das ações de emissão da Companhia, no caso de acionistas titulares de ações depositadas no escriturador.

A Companhia alerta que, em qualquer dessas hipóteses, o boletim de voto à distância deverá ser recebido em até, no máximo, 7 (sete) dias antes da data de realização da Assembleia Geral.

O acionista que optar por enviar o boletim de voto à distância diretamente à Companhia deverá encaminhar os seguintes documentos à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, Edifício Jatobá, 8º andar, Castelo Branco Office Park, CEP 06460-040, na Cidade de Barueri, Estado de São Paulo:

- (i) via física do boletim de voto à distância devidamente preenchido, rubricado e assinado; e
- (ii) cópia autenticada dos documentos descritos no item “f” acima, conforme o caso.

Caso assim lhe convier, o acionista também poderá enviar as vias digitalizadas dos documentos referidos acima para o endereço eletrônico invest@voeazul.com.br.

Uma vez recebidos o boletim de voto à distância e os documentos que o tiverem acompanhado, a Companhia comunicará o acionista acerca de seu recebimento e de sua aceitação ou não, nos termos da Instrução CVM nº 481/09 e alterações subsequentes.

O acionista que optar por exercer o seu direito de voto à distância por intermédio de prestadores de serviços deverá transmitir as suas instruções de voto a seus respectivos agentes de custódia que prestem esse serviço, no caso dos acionistas titulares de ações depositadas em depositário central, ou para a instituição financeira contratada pela Companhia para a prestação de serviços de escrituração de valores mobiliários, no caso de ações que não estejam depositadas em depositário central, observadas as regras e prazos por esses determinadas.

Para tanto, os acionistas deverão entrar em contato com os seus agentes de custódia ou com escriturador de nossas ações, conforme o caso, e verificar os procedimentos por eles estabelecidos para emissão das instruções de voto via Boletim de Voto à distância, bem como os documentos e informações que venham a ser por eles exigidos.

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

A Companhia esclarece que serão desconsideradas instruções de voto conflitantes, assim entendidas aquelas provenientes de um mesmo acionista que em relação a uma mesma deliberação tenha votado em sentidos distintos em instruções de voto entregues por prestadores de serviços diferentes.

h. se a companhia disponibiliza sistema eletrônico de recebimento de boletim de voto a distância ou de participação a distância

A Companhia não dispõe de sistema eletrônico de recebimento de boletim de voto a distância ou de participação a distância.

i. instruções para que acionista ou grupo de acionistas inclua propostas de deliberação, chapas ou candidatos a membros do conselho de administração e do conselho fiscal no boletim de voto a distância

A Companhia não adota prática diferenciada para inclusão de propostas de deliberação, chapas ou candidatos a membros do conselho de administração e do conselho fiscal no boletim de voto a distância, aplicando-se o previsto na legislação societária.

Nas assembleias em que o boletim de voto a distância for disponibilizado, desde que observados os percentuais mínimos de participação previstos nos Anexos 21-L-I e 21-L-II à Instrução CVM 481/09, conforme o caso, os acionistas terão a faculdade de solicitar a inclusão no boletim, (i) quando aplicável, candidatos ao conselho de administração e ao conselho fiscal da Companhia; e (ii) propostas de deliberação na assembleia geral ordinária.

As solicitações deverão ser encaminhadas por e-mail para o endereço invest@voeazul.com.br, acompanhadas dos documentos previstos no art. 21-M da Instrução CVM nº 481/09 e alterações subsequentes, conforme prazos previstos no art. 21-L da mesma Instrução.

j. se a companhia disponibiliza fóruns e páginas na rede mundial de computadores destinados a receber e compartilhar comentários dos acionistas sobre as pautas das assembleias.

Não mantemos fóruns e/ou páginas na rede mundial de computadores destinados a receber e compartilhar comentários dos acionistas sobre as pautas das assembleias Gerais.

k. outras informações necessárias à participação a distância e ao exercício do direito de voto a distância

Os acionistas detentores de ações de emissão da Companhia que estejam depositadas em depositária central poderão transmitir as instruções de voto para preenchimento do boletim de voto a distância por meio dos seus respectivos agentes de custódia, caso esses prestem esse tipo de serviço.

12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração

a. *número de reuniões realizadas no último exercício social, discriminando entre número de reuniões ordinárias e extraordinárias*

No último exercício social, o nosso Conselho de Administração realizou um total de 13 (treze) reuniões, das quais 4 (quatro) foram ordinárias e 9 (nove) foram extraordinárias, conforme tabela abaixo:

Data de realização da RCA	Ordinária/Extraordinária
27/01/2020	Extraordinária
09/03/2020	Ordinária
30/04/2020	Extraordinária
11/05/2020	Ordinária
01/06/2020	Extraordinária
01/06/2020	Extraordinária
19/06/2020	Extraordinária
07/07/2020	Extraordinária
10/08/2020	Ordinária
26/10/2020	Extraordinária
06/11/2020	Extraordinária
10/11/2020	Extraordinária
10/12/2020	Ordinária

b. *se existirem, as disposições do acordo de acionistas que estabeleçam restrição ou vinculação ao exercício do direito de voto de membros do conselho*

O Acordo de Acionistas não prevê cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do nosso conselho de administração.

c. *regras de identificação e administração de conflitos de interesses*

Nosso Estatuto Social estabelece em seu artigo 16, parágrafo primeiro, que no mínimo 2 (dois) ou 20% (vinte por cento) dos membros do Conselho de Administração, o que for maior, deverão ser Conselheiros Independentes, conforme a definição do Regulamento do Nível 2.

Não obstante, atualmente, 8 dos 10 membros do nosso Conselho de Administração são conselheiros independentes. Isso permite ao Conselho de Administração melhor prevenir e administrar conflitos de interesses, a fim de que esse órgão possa atuar de forma isenta e imparcial, visando à criação e preservação de valor para a companhia como um todo.

Em linha com o disposto no art. 156 e no art. 147, § 3º da Lei das Sociedades por Ações, o artigo 17, parágrafo 7º do nosso Estatuto Social estabelece que não pode ser eleito para integrar o Conselho de Administração, salvo quando dispensado pela Assembleia Geral, aquele que tiver ou representar interesse conflitante com o nosso. Além disso, caso após a eleição seja configurado conflito de interesse, o respectivo membro do Conselho de Administração não poderá exercer o direito de voto. Nos termos do artigo 17, parágrafo 8º de nosso Estatuto Social, caso seja declarada a hipótese de conflito, o membro conflitado não poderá ter acesso a informações ou participar de reuniões do Conselho de Administração relacionadas a tal hipótese, ficando expressamente vedado o exercício de seu direito de voto.

Compete ao Comitê de ESG estatutário, composto por 4 (quatro) membros, dos quais pelo menos 2 (dois) são independentes, em reunião de seus membros, analisar e se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre nós e os conselheiros, emitindo parecer favorável ou não acerca da operação em questão.

12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração

O Comitê de ESG estatutário também possui a atribuição de apoiar a Diretoria nas atualizações, alterações e inovações do nosso Código de Ética e Conduta. O Código de Ética e Conduta da Companhia, aprovado pelo Conselho de Administração, prevê regras específicas para identificação e administração de conflitos de interesses aplicáveis a todos os nossos colaboradores (chamados internamente de Tripulantes da Azul), incluindo os membros do Conselho de Administração. Nos termos do nosso Código de Ética e Conduta, é dever de nossos colaboradores informar seu superior imediato sobre situações em que acredite possa haver conflito de interesses para avaliação, discussão, orientação e decisão final da situação. Ainda, nos termos de tal Código, é vedado a qualquer colaborador a realização de atividades externas que conflitem com suas atividades na Azul, tais como a prestação de consultoria, de serviço de qualquer natureza ou ocupar posição em organizações com interesses conflitantes ou que realizem negócios conosco.

Em reunião do Conselho de Administração de 8 de novembro de 2017 foi aprovada a Política para Transações entre Partes Relacionadas, conforme proposta pelo Comitê de ESG, a qual estabelece procedimentos com intuito de assegurar que transações, envolvendo partes relacionadas à Companhia, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como situações com potencial conflito de interesses, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Companhia e seus acionistas.

Conforme estabelecido na Política para Transações entre Partes Relacionadas, nas situações nas quais as Transações entre Partes Relacionadas necessitem de aprovação do Conselho de Administração da Companhia, caso haja algum membro do Conselho de Administração impedido de deliberar a respeito da matéria em virtude de potencial Conflito de Interesse, este deverá declarar-se impedido, explicando seu envolvimento na transação e fornecendo detalhes da transação e das partes envolvidas. O impedimento deverá constar da ata da reunião do Conselho de Administração que deliberar sobre a transação. Para mais informações acerca da Política para Transações entre Partes Relacionadas, vide o item 16.1 deste Formulário de Referência.

d. se o emissor possui política de indicação e de preenchimento de cargos do conselho de administração formalmente aprovada, informando, em caso positivo:

i. órgão responsável pela aprovação da política, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde 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 formalmente aprovada.

ii. principais características da política, incluindo regras relativas ao processo de indicação dos membros do conselho de administração, à composição do órgão e à seleção de seus membros

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui política de indicação e de preenchimento de cargos do Conselho de Administração formalmente aprovada.

12.4 - Descrição da Cláusula Compromissória Para Resolução de Conflitos Por Meio de Arbitragem

Nos termos do nosso Estatuto Social, a Companhia, nossos acionistas, administradores e membros do Conselho Fiscal obrigamo-nos a resolver, por meio de arbitragem, nos termos do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado, toda e qualquer disputa ou controvérsia que possa surgir, relacionada ou oriunda, em especial, da aplicação, validade, eficácia, interpretação, violação e seus efeitos, das disposições contidas (i) na Lei das Sociedades por Ações, (ii) em nosso Estatuto Social, e (iii) nas normas editadas pelo Conselho Monetário Nacional, pelo Banco Central do Brasil e pela Comissão de Valores Mobiliários, bem como nas demais normas aplicáveis ao funcionamento do mercado de capitais em geral, além daquelas constantes do Regulamento de Listagem do Nível 2 da B3 ("Regulamento do Nível 2") do Regulamento de Sanções, do Contrato de Participação no Nível 2 e do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado.

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	Profissão	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Percentual de participação nas reuniões
Outros cargos e funções exercidas no emissor		Descrição de outro cargo / função			
Antonio Flávio Torres Martins Costa 311.134.197-68	28/08/1951 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria 19 - Outros Diretores Diretor Técnico Operacional	18/02/2021 18/02/2021	2 anos Sim	1 0.00%
Abhi Manoj Shah 233.420.638-58	27/09/1978 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria 19 - Outros Diretores Diretor Vice Presidente de Receitas	11/01/2021 11/01/2021	2 anos Sim	5 0.00%
John Peter Rodgerson 233.337.188-98	11/06/1976 Administrador	Pertence apenas à Diretoria 10 - Diretor Presidente / Superintendente	11/01/2021 11/01/2021	2 anos Sim	3 0.00%
Alexandre Wagner Malfitani 131.854.718-06	21/08/1972 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria 12 - Diretor de Relações com Investidores	11/01/2021 11/01/2021	2 anos Sim	3 0.00%
O Sr. Malfitani ocupa o cargo de Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, e é membro coordenador do Comitê de Ética e Conduta.					
Peter Allan Otto Seligmann 716.915.471-40	02/03/1963 Cientista Florestal	Pertence apenas ao Conselho de Administração 27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021 29/04/2021	2 anos Não	0 0.00%
Membro do Comitê de ESG					
Carolyn Luther Trabuço 233.489.908-90	15/04/1969 Analista de Pesquisa de Capital e Gerente de Portfólio	Pertence apenas ao Conselho de Administração 27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021 29/04/2021	2 anos Sim	7 100.00%
Membro e coordenadora do Comitê de Remuneração e membro do Comitê de ESG					
Gelson Pizzirani	18/07/1951	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	5

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	Profissão	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Percentual de participação nas reuniões
Outros cargos e funções exercidas no emissor		Descrição de outro cargo / função			
528.223.038-00	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Sim	100.00%
Membro do Comitê de Auditoria Estatutário					
Renan Chieppe	06/04/1962	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	4
674.438.187-34	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	66.66%
Membro do Comitê de ESG					
Decio Luiz Chieppe	14/05/1960	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	4
576.171.987-87	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	83.33%
Michael Paul Lazarus	20/05/1955	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	4
704.452.781-70	Administrador de empresas	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	100.00%
Membro coordenador do Comitê de ESG					
Patrick Wayne Quayle	22/11/1978	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	0
716.915.501-08	Cientista Político	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	0.00%
David Gary Neeleman	16/10/1959	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	8
744.573.731-68	Empresário	20 - Presidente do Conselho de Administração	29/04/2021	Sim	100.00%
Membro do Comitê de Remuneração.					
Gilberto de Almeida Peralta	03/05/1957	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	2
446.658.817-15	Engenheiro	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Sim	100.00%

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	Profissão	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Percentual de participação nas reuniões
Outros cargos e funções exercidas no emissor		Descrição de outro cargo / função			

José Mario Caprioli dos Santos	11/07/1971	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	5
182.107.798-93	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	83.33%
Sergio Eraldo de Salles Pinto	24/09/1964	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	7
317.309.901-00	Engenheiro e Economista	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	66.66%

Membro coordenador do Comitê de Auditoria Estatutário e membro do Comitê de Remuneração.

Experiência profissional / Critérios de Independência

Antonio Flávio Torres Martins Costa - 311.134.197-68

Antonio Flavio Torres Martins Costa é nosso Vice-Presidente Técnico Operacional. O Sr. Costa juntou-se à Azul em 2008 como parte do time fundador, com a posição de Diretor Técnico Operacional, sendo responsável pela certificação inicial da Companhia na ANAC. Em seguida ocupou o cargo de Diretor de Logística, com a missão de estruturar a área de infraestrutura de aeroportos, compras não-aeronáuticas e desenvolver a Azul Cargo. Em 2012 tornou-se o Vice-Presidente Técnico Operacional da Companhia, cargo que ocupa no momento, sendo também o Diretor-Presidente da Azul Conecta, uma subsidiária da Azul dedicada à aviação regional. Com mais de 46 anos de experiência no setor de aviação, atuou como diretor técnico na Pluna S.A., Varig e Ocean Air. É formado em Engenharia de Telecomunicação pela Universidade Nuno Lisboa, MBA em Logística Empresarial na FGV, MBA em Novos Negócios e Tecnologia da Informação pela FGV e Mestrando em Suprimentos e Logística pela Universidade Pontifícia Católica (PUC-RJ). Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspenso ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Abhi Manoj Shah - 233.420.638-58

Abhi Manoj Shah é nosso Diretor Vice-Presidente de Receitas e um dos fundadores da Azul. Antes da Azul, em 2008, trabalhou na JetBlue Airlines de 2004 a 2008 e na Boeing de 2000 a 2004. O Sr. Abhi Manoj Shah é formado em engenharia aeroespacial na universidade do Texas e tem mestrado na mesma área pela Universidade de Washington.

John Peter Rodgerson - 233.337.188-98

John Rodgerson é o nosso Diretor Presidente. Antes disso, Sr. Rodgerson era o nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, responsável pelas áreas de Planejamento e Análise Financeira, Tesouraria e Contabilidade. Trabalhou no plano de negócios original para criação da Azul com David Neeleman e foi um dos membros fundadores da equipe. Antes de entrar para a Azul, John Rodgerson foi Diretor de Planejamento e Análise Financeira da JetBlue Airways entre 2003 e 2008. Anteriormente trabalhou para a IBM Global Services entre 2001 e 2003. John Rodgerson é graduado em Finanças pela Brigham Young University.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspenso ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Alexandre Wagner Malfitani - 131.854.718-06

Alexandre Wagner Malfitani é nosso Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores. Antes disso, o Sr. Malfitani ocupou várias posições na Azul, incluindo a posição de Head do programa de fidelidade TudoAzul, diretor de finanças e tesoureiro da Azul. O Sr. Malfitani juntou-se à Azul como parte do time fundador que lançou a companhia aérea em 2008. Antes disso, o Sr. Malfitani trabalhou na United Airlines em Chicago, onde ocupou o cargo de Diretor Geral de Tesouraria. Ele também trabalhou por cinco anos no setor bancário, como gerente de fundos no Deutsche Bank e trader da Credit Agricole Indosuez. Ele é graduado em engenharia pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, possui MBA com honras da Escola de Gestão de Kellogg e é certificado pela CFA Institute (Chartered Financial Analyst – analista financeiro certificado).

Peter Allan Otto Seligmann - 716.915.471-40

Peter Allan Otto Seligmann é membro do nosso Conselho de Administração desde 29 de abril de 2021. Peter é o CEO e cofundador da Nia Tero, uma joint venture do Emerson Collective, da MacArthur Foundation, a Fundação Mulago e a Conservação Internacional. Nia Tero trabalha ao lado de povos indígenas e comunidades locais garantindo seus direitos, culturas e bem-estar por meio de acordos que garantem a vitalidade de seus oceanos e terras. Peter também é o Presidente do Conselho e, ex-CEO da Conservation International (CI), uma organização global sem fins lucrativos que ele fundou em 1987. Sob a liderança de Peter, CI emergiu como uma das organizações de conservação mais impactantes do mundo. O CI trabalhando em mais de 40 países, tornou-se líder de ponta em avaliação e cuidar da natureza de forma sustentável para o bem-estar das pessoas. Por quase 40 anos, Peter tem sido uma voz influente e inspiradora na conservação. Ele trabalha em parceria com governos, comunidades e empresas para encontrar soluções inovadoras e pragmáticas para garantir a sustentabilidade dos nossos recursos naturais. Peter tem mestrado em Ciências Florestais e Ambientais pela Universidade de Yale University e bacharel em Ecologia da Vida Selvagem pela Rutgers University, além de doutorado honorário em ciências pela Michigan State University e Rutgers Universidade. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

Carolyn Trabuco é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sra. Trabuco é fundadora da Thistledown Advisory Group, LLC, uma empresa de finanças sustentáveis e de estratégias corporativas em Connecticut. Antes de ingressar na Thistledown, ela foi diretora administrativa na Cornerstone Capital Group, Inc., uma empresa de consultoria e pesquisa focada em finanças sustentáveis na cidade de Nova York, onde publicou pesquisas sobre indicadores pré-financeiros de desempenho corporativo com base nas práticas ambientais, sociais e de práticas de governanças de empresas globais de recursos. Antes de ingressar na Cornerstone, a Sra. Trabuco foi vice-presidente sênior da Astenbeck Capital Management, LLC e Phibro Trading, LLC de 2009 a 2014, onde foi responsável pela análise global de commodities e equidade de petróleo e gás. De 2002 a 2009, trabalhou na Pequot Capital Management como analista sênior de pesquisa de patrimônio com foco no setor de recursos globais e na região da América Latina especializada no Brasil. Trabuco trabalha na indústria de serviços financeiros há mais de 20 anos e está envolvida com a Azul desde sua formação em 2008. A Sra. Trabuco é bacharel em história da arte pela Universidade de Georgetown. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

Gelson Pizzirani é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 30 de abril de 2012. Foi Vice Presidente de Gerenciamento de Receita e Planejamento de Frota da TAM Linhas Áreas S.A., companhia aberta, entre 2002 e 2007. Antes de ingressar na TAM, ocupou posição de gerência em diversas empresas na área de tecnologia da informação. O Sr. Gelson Pizzirani é bacharel em matemática pela Universidade de Santo André e mestre em Gestão Estratégica e Tecnologia da Informação pela Fundação Getúlio Vargas. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspenso ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Renan Chieppe - 674.438.187-34

Renan Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012, Diretor Executivo da companhia de transporte Águia Branca desde 1994, e membro do Conselho de Administração da VIX Logística. Juntou-se ao Grupo Águia Branca em 1980. Também atuou como presidente do conselho da TRIP de 2008 a 2012. Em 2001, foi eleito presidente do Sindicato de Transportes de Passageiros do Estado do Espírito Santo, cargo que ocupou por dois mandatos consecutivos. Renan é formado em administração de empresas pela Faculdades Integradas Espírito-Santenses. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspenso ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Decio Luiz Chieppe - 576.171.987-87

Decio Luiz Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012. É também Diretor Executivo de Finança e Administração na Águia Branca e membro do Conselho de Administração da Vix Logística S.A. Durante sua carreira, ocupou posições de liderança em todas as empresas do Grupo Águia Branca, incluindo o cargo de Diretor Executivo de Finança e Administração desde 1993 e de diretor-presidente de algumas companhias do Grupo Águia Branca de 1978 a 1993. É formado em administração de empresas pela Universidade Federal do Espírito Santo e possui mestrado executivo em administração de empresas 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. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

Michael Paul Lazarus é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 20 de fevereiro de 2013. Foi um dos co-fundadores, em 1991, da Weston Presidio, uma empresa de private equity com foco em empresas em crescimento, e atualmente atua como um de seus Sócios Gerentes. O Sr. Lazarus também é sócio fundador da Main Post Partners, um fundo de investimento de São Francisco. Antes da criação da Weston Presidio, atuou como Diretor Geral e Diretor do Departamento de Colocação Privada da Montgomery Securities. Foi anteriormente o presidente fundador da JetBlue Airways e atuou no Conselho de Administração da empresa aérea, bem como nos Conselhos de Administração da Restoration Hardware, Morris Air, Guitar Center, da Fender Musical Instruments Corp, Integro and Jimmy John's LLC. Michael é formado em contabilidade pela Grove City College, sendo um contador público certificado nos Estados Unidos da América. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Patrick Wayne Quayle - 716.915.501-08

Patrick Wayne Quayle é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 29 de abril de 2021. O Sr. Quayle é vice-presidente Relações Internacionais e Alianças na United Airlines. O Sr. Quayle começou sua carreira em planejamento de rede na Continental Airlines e se juntou à United em 2017. Antes de ingressar na United, o Sr. Quayle trabalhou na American Airlines na área de planejamento internacional bem como planejamento estratégico de frota. Ele recebeu seu diploma de bacharel em artes em ciências políticas pela Rice University e seu MBA pela University of Bath em Bath, Reino Unido. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

David Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é nosso fundador e Presidente do nosso conselho de administração. Antes da Azul, Sr. Neeleman fundou a JetBlue, onde ele ocupou a posição de diretor presidente de 1998 até 2007 e presidente do conselho de administração no período entre 2002 e 2008. A carreira do Sr. Neeleman na indústria 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 à distância, sendo este último a base do sistema de call center da JetBlue. Sr. Neeleman vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies. Ele vendeu a Open Skies para a Hewlett Packard em 1999. Sr. Neeleman também foi o co-fundador da WestJet Airlines e foi membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. O Sr. Neeleman também foi parte de um consórcio que adquiriu participação acionária na TAP no processo de sua privatização em 2015, onde atualmente é membro de seu conselho de administração.

Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15

Gilberto Peralta é membro independente do nosso conselho de administração desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 35 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Peralta teve várias posições de liderança dentro da General Electric-GE, incluindo Diretor Presidente da GE Brasil, Gerente Geral da GE Capital Aviation Services e Vice-Presidente da GE Aviation. Ele viveu e trabalhou no Brasil, nos Estados Unidos e na Europa e é bacharel em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis.. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

José Mario Caprioli dos Santos - 182.107.798-93

José Mario Caprioli dos Santos é membro do nosso Conselho de Administração, tendo sido Diretor Vice-Presidente de Relações Institucionais da Companhia de 18 de fevereiro de 2014 até 9 de março de 2020. O Sr José Mario ainda foi Diretor de Operações de 15 de agosto de 2012 até 18 de fevereiro de 2014. José Mário foi fundador da TRIP, onde atuou como Diretor-Presidente de 1988 a 2013. Formado em administração de empresas pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, especializou-se em transporte público na Universidade de Campinas e em mercado de capitais na Columbia University.

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

Sergio Eraldo de Salles Pinto é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sérgio é o Diretor-Presidente do Grupo Bozano e atualmente também membro do Conselho de Administração da Embraer, Ouro Preto Óleo e Gás, Votorantim S.A e presidente da Bozano Investimentos. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração da Netpoints, diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A e foi presidente do Bozano Simonsen Securities de Londres. Sérgio 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 em administração de empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
--------------------	-------------------------

Antonio Flávio Torres Martins Costa - 311.134.197-68	
--	--

N/A	
-----	--

Abhi Manoj Shah - 233.420.638-58	
----------------------------------	--

N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspenso ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
-----	--

John Peter Rodgerson - 233.337.188-98	
---------------------------------------	--

N/A	
-----	--

Alexandre Wagner Malfitani - 131.854.718-06	
---	--

N/A	
-----	--

Peter Allan Otto Seligmann - 716.915.471-40

N/A

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

N/A

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

N/A

Renan Chieppe - 674.438.187-34

N/A

Decio Luiz Chieppe - 576.171.987-87

N/A

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

N/A

Patrick Wayne Quayle - 716.915.501-08

N/A

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

N/A

Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15

N/A

José Mario Caprioli dos Santos - 182.107.798-93

N/A

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

N/A

12.7/8 - Composição Dos Comitês

Nome	Tipo comitê	Tipo de Auditoria	Cargo ocupado	Data de nascimento	Data posse	Prazo mandato
CPF	Descrição outros comitês	Profissão	Descrição outros cargos ocupados	Data eleição	Número de Mandatos Consecutivos	Percentual de participação nas reuniões
Outros cargos/funções exercidas no emissor						
Carolyn Luther Trabuco 233.489.908-90	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	15/04/1969	11/12/2009	Indeterminado
		Analista de Pesquisa de Capital e Gerente de Portfólio		11/12/2009	3	100.00%
Membro Independente do Conselho de Administração.						
David Gary Neeleman 744.573.731-68	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	16/10/1959	08/08/2011	Indeterminado
		Empresário		08/08/2011	2	100.00%
O Sr. David Neeleman também é Presidente do Conselho de Administração.						
Sergio Eraldo de Salles Pinto 317.309.901-00	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	24/09/1964	08/08/2011	Indeterminado
		Engenheiro e Economista		08/08/2011	2	100.00%
O Sr. Sergio Eraldo também é membro independente do Conselho de Administração.						
Renan Chieppe 674.438.187-34	Outros Comitês Comitê de ESG		Membro do Comitê (Efetivo)	06/04/1962	09/08/2021	2 anos
		Empresário		09/08/2021	0	0.00%
O Sr. Renan Chieppe é membro independente do Conselho de Administração.						
Peter Allan Otto Seligmann 716.915.471-40	Outros Comitês Comitê de ESG		Membro do Comitê (Efetivo)	02/03/1963	09/08/2021	2 anos
		Cientista Florestal		09/08/2021	0	0.00%
O Sr. Peter Seligmann é membro independente do Conselho de Administração.						
Carolyn Luther Trabuco 233.489.908-90	Outros Comitês Comitê de ESG		Membro do Comitê (Efetivo)	15/04/1969	09/08/2021	2 anos
		Analista de Pesquisa de Capital e Gerente de Portfólio		09/08/2021	0	0.00%
Sergio Eraldo de Salles Pinto 317.309.901-00	Outros Comitês Comitê de Auditoria Estatutário		Membro do Comitê (Efetivo)	24/09/1964	18/02/2014	Indeterminado
		Engenheiro e Economista		18/02/2014	2	100.00%
O Sr. Sergio Eraldo de Salles Pinto também é membro do Conselho de Administração.						
Gilberto de Almeida Peralta 446.658.817-15	Outros Comitês Comitê de Auditoria Estatutário		Membro do Comitê (Efetivo)	03/05/1957	30/10/2018	Indeterminado
		Engenheiro		30/10/2018	1	100.00%
O Sr. Gilberto Peralta é membro independente do Conselho de Administração						

12.7/8 - Composição Dos Comitês

Nome	Tipo comitê	Tipo de Auditoria	Cargo ocupado	Data de nascimento	Data posse	Prazo mandato
CPF	Descrição outros comitês	Profissão	Descrição outros cargos ocupados	Data eleição	Número de Mandatos Consecutivos	Percentual de participação nas reuniões
Outros cargos/funções exercidas no emissor						
Gelson Pizzirani	Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	18/07/1951	08/01/2015	Indeterminado
528.223.038-00	Comitê de Auditoria Estatutário	Empresário		08/01/2015	2	100.00%
Membro Independente do Conselho de Administração.						
Michael Paul Lazarus	Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/05/1955	09/08/2021	2 anos
704.452.781-70	Comitê de ESG	Administrador de empresas		09/08/2021	0	0.00%

O Sr. Michael Lazarus é membro independente do Conselho de Administração

Experiência profissional / Critérios de Independência

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

Carolyn Trabuco é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sra. Trabuco é fundadora da Thistledown Advisory Group, LLC, uma empresa de finanças sustentáveis e de estratégias corporativas em Connecticut. Antes de ingressar na Thistledown, ela foi diretora administrativa na Cornerstone Capital Group, Inc., uma empresa de consultoria e pesquisa focada em finanças sustentáveis na cidade de Nova York, onde publicou pesquisas sobre indicadores pré-financeiros de desempenho corporativo com base nas práticas ambientais, sociais e de práticas de governanças de empresas globais de recursos. Antes de ingressar na Cornerstone, a Sra. Trabuco foi vice-presidente sênior da Astenbeck Capital Management, LLC e Phibro Trading, LLC de 2009 a 2014, onde foi responsável pela análise global de commodities e equidade de petróleo e gás. De 2002 a 2009, trabalhou na Pequot Capital Management como analista sênior de pesquisa de patrimônio com foco no setor de recursos globais e na região da América Latina especializada no Brasil. Trabuco trabalha na indústria de serviços financeiros há mais de 20 anos e está envolvida com a Azul desde sua formação em 2008. A Sra. Trabuco é bacharel em história da arte pela Universidade de Georgetown. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

David Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é nosso fundador e Presidente do nosso conselho de administração. Antes da Azul, Sr. Neeleman fundou a JetBlue, onde ele ocupou a posição de diretor presidente de 1998 até 2007 e presidente do conselho de administração no período entre 2002 e 2008. A carreira do Sr. Neeleman na indústria 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 à distância, sendo este último a base do sistema de call center da JetBlue. Sr. Neeleman vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies. Ele vendeu a Open Skies para a Hewlett Packard em 1999. Sr. Neeleman também foi o co-fundador da WestJet Airlines e foi membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. O Sr. Neeleman também foi parte de um consórcio que adquiriu participação acionária na TAP no processo de sua privatização em 2015, onde atualmente é membro de seu conselho de administração.

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

Sergio Eraldo de Salles Pinto é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sérgio é o Diretor-Presidente do Grupo Bozano e atualmente também membro do Conselho de Administração da Embraer, Ouro Preto Óleo e Gás, Votorantim S.A e presidente da Bozano Investimentos. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração da Netpoints, diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A e foi presidente do Bozano Simonsen Securities de Londres. Sérgio 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 em administração de empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Renan Chieppe - 674.438.187-34

Renan Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012, Diretor Executivo da companhia de transporte Águia Branca desde 1994, e membro do Conselho de Administração da VIX Logística. Juntou-se ao Grupo Águia Branca em 1980. Também atuou como presidente do conselho da TRIP de 2008 a 2012. Em 2001, foi eleito presidente do Sindicato de Transportes de Passageiros do Estado do Espírito Santo, cargo que ocupou por dois mandatos consecutivos. Renan é formado em administração de empresas pela Faculdades Integradas Espírito-Santenses. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspenso ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Peter Allan Otto Seligmann - 716.915.471-40

Peter Allan Otto Seligmann é membro do nosso Conselho de Administração desde 29 de abril de 2021. Peter é o CEO e cofundador da Nia Tero, uma joint venture do Emerson Collective, da MacArthur Foundation, a Fundação Mulago e a Conservação Internacional. Nia Tero trabalha ao lado de povos indígenas e comunidades locais garantindo seus direitos, culturas e bem-estar por meio de acordos que garantem a vitalidade de seus oceanos e terras. Peter também é o Presidente do Conselho e, ex-CEO da Conservation International (CI), uma organização global sem fins lucrativos que ele fundou em 1987. Sob a liderança de Peter, CI emergiu como uma das organizações de conservação mais impactantes do mundo. O CI trabalhando em mais de 40 países, tornou-se líder de ponta em avaliação e cuidar da natureza de forma sustentável para o bem-estar das pessoas. Por quase 40 anos, Peter tem sido uma voz influente e inspiradora na conservação. Ele trabalha em parceria com governos, comunidades e empresas para encontrar soluções inovadoras e pragmáticas para garantir a sustentabilidade dos nossos recursos naturais. Peter tem mestrado em Ciências Florestais e Ambientais pela Universidade de Yale University e bacharel em Ecologia da Vida Selvagem pela Rutgers University, além de doutorado honorário em ciências pela Michigan State University e Rutgers Universidade. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15

Gilberto Peralta é membro independente do nosso conselho de administração desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 35 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Peralta teve várias posições de liderança dentro da General Electric-GE, incluindo Diretor Presidente da GE Brasil, Gerente Geral da GE Capital Aviation Services e Vice-Presidente da GE Aviation. Ele viveu e trabalhou no Brasil, nos Estados Unidos e na Europa e é bacharel em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis.. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

Gelson Pizzirani é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 30 de abril de 2012. Foi Vice Presidente de Gerenciamento de Receita e Planejamento de Frota da TAM Linhas Áreas S.A., companhia aberta, entre 2002 e 2007. Antes de ingressar na TAM, ocupou posição de gerência em diversas empresas na área de tecnologia da informação. O Sr. Gelson Pizzirani é bacharel em matemática pela Universidade de Santo André e mestre em Gestão Estratégica e Tecnologia da Informação pela Fundação Getúlio Vargas. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspenso ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

Michael Paul Lazarus é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 20 de fevereiro de 2013. Foi um dos co-fundadores, em 1991, da Weston Presidio, uma empresa de private equity com foco em empresas em crescimento, e atualmente atua como um de seus Sócios Gerentes. O Sr. Lazarus também é sócio fundador da Main Post Partners, um fundo de investimento de São Francisco. Antes da criação da Weston Presidio, atuou como Diretor Geral e Diretor do Departamento de Colocação Privada da Montgomery Securities. Foi anteriormente o presidente fundador da JetBlue Airways e atuou no Conselho de Administração da empresa aérea, bem como nos Conselhos de Administração da Restoration Hardware, Morris Air, Guitar Center, da Fender Musical Instruments Corp, Integro and Jimmy John's LLC. Michael é formado em contabilidade pela Grove City College, sendo um contador público certificado nos Estados Unidos da América. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90	
Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90	
N/A	
David Gary Neeleman - 744.573.731-68	
N/A	
Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00	
Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00	
N/A	

Renan Chieppe - 674.438.187-34

N/A

Peter Allan Otto Seligmann - 716.915.471-40

N/A

Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15

N/A

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

N/A

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

N/A

12.9 - Existência de Relação Conjugal, União Estável ou Parentesco Até O 2º Grau Relacionadas A Administradores do Emissor, Controladas E Controladores

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.

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			

Exercício Social 31/12/2020Administrador do Emissor

David Gary Neeleman

744.573.731-68

Subordinação

Controlada Direta

Presidente do Conselho de Administração

Pessoa Relacionada

Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)

02.428.624/0104-45

Diretor Presidente

ObservaçãoAdministrador do Emissor

John Peter Rodgerson

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Direta

Diretor Presidente

Pessoa Relacionada

Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)

02.428.624/0104-45

Diretor sem designação específica

ObservaçãoAdministrador do Emissor

David Gary Neeleman

744.573.731-68

Subordinação

Controlada Indireta

Presidente do Conselho de Administração

Pessoa Relacionada

Cruzeiro Participações S.A.

29.627.497/0001-54

Diretor sem designação específica

ObservaçãoAdministrador do Emissor

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Direta
Pessoa Relacionada Azul Saira LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada Cruzeiro Participações S.A. Diretor Presidente	29.627.497/0001-54		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor David Gary Neeleman Presidente do Conselho de Administração	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Pessoa Relacionada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Diretor Presidente	09.296.295/0001-60		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor Abhi Manoj Shah Diretor Vice-Presidente de Receitas	233.420.638-58	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função ATS Viagens e Turismo Ltda. Diretor Presidente	26.203.213/0001-04		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada Canela Investments LLC Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário	11.481.476/0001-08		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada Canela 336 LLC Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração	11.584.858/0001-67		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada Canela 407 LLC Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.	13.061.349/0001-85		
Observação			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			

Administrador do Emissor

John Peter Rodgerson
Diretor Presidente

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Indireta

Pessoa Relacionada

Canela 429 LLC
Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração

13.606.848/0001-00

Observação**Administrador do Emissor**

John Peter Rodgerson
Diretor Presidente

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Indireta

Pessoa Relacionada

CANELA TURBO THREE LLC.
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração

19.440.795/0001-87

Observação**Administrador do Emissor**

John Peter Rodgerson
Diretor Presidente

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Indireta

Pessoa Relacionada

AZUL FINANCE LLC
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração

20.733.765/0001-48

Observação**Administrador do Emissor**

John Peter Rodgerson

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Indireta

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			

Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			

Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL SOL LLC	25.059.689/0001-50		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			

Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
---------------	----------	---	----------------------------

Presidente

ObservaçãoAdministrador do Emissor

John Peter Rodgerson

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Indireta

Diretor Presidente

Pessoa Relacionada

TwoTaxi Aéreo Ltda.

04.263.318/0001-16

Diretor Presidente

ObservaçãoAdministrador do Emissor

David Gary Neeleman

744.573.731-68

Subordinação

Controlada Indireta

Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente

Pessoa Relacionada

Canela Investments LLC

11.481.476/0001-08

Presidente

Observação**Exercício Social 31/12/2019**Administrador do Emissor

John Peter Rodgerson

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Direta

Diretor Presidente

Pessoa Relacionada

Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)

02.428.624/0104-45

Diretor sem designação específica

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
---------------	----------	---	----------------------------

ObservaçãoAdministrador do Emissor

David Gary Neeleman
Presidente do Conselho de Administração

744.573.731-68

Subordinação

Controlada Indireta

Pessoa Relacionada

Cruzeiro Participações S.A.
Diretor sem designação específica

29.627.497/0001-54

ObservaçãoAdministrador do Emissor

John Peter Rodgerson
Diretor Presidente

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Indireta

Pessoa Relacionada

Cruzeiro Participações S.A.
Diretor Presidente

29.627.497/0001-54

ObservaçãoAdministrador do Emissor

David Gary Neeleman
Presidente do Conselho de Administração

744.573.731-68

Subordinação

Controlada Direta

Pessoa Relacionada

Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Diretor Presidente

09.296.295/0001-60

ObservaçãoAdministrador do Emissor

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função Abhi Manoj Shah Diretor Vice-Presidente de Receitas	233.420.638-58	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada ATS Viagens e Turismo Ltda. Diretor Presidente	26.203.213/0001-04		
Observação			

Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada Canela Investments LLC Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário	11.481.476/0001-08		
Observação			

Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada Canela 336 LLC Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração	11.584.858/0001-67		
Observação			

Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Canela 407 LLC Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.	13.061.349/0001-85		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			
Canela 429 LLC Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração	13.606.848/0001-00		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			
CANELA TURBO THREE LLC. Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	19.440.795/0001-87		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	20.733.765/0001-48		
Observação			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
<hr/>			
<u>Administrador do Emissor</u>			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
<u>Pessoa Relacionada</u>			
AZUL FINANCE 2 LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	24.630.778/0001-42		
<u>Observação</u>			
<hr/>			
<u>Administrador do Emissor</u>			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
<u>Pessoa Relacionada</u>			
BLUE SABIA LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	24.630.779/0001-97		
<u>Observação</u>			
<hr/>			
<u>Administrador do Emissor</u>			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
<u>Pessoa Relacionada</u>			
AZUL SOL LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	25.059.689/0001-50		
<u>Observação</u>			
<hr/>			
<u>Administrador do Emissor</u>			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
---------------	----------	---	----------------------------

Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente

Pessoa Relacionada

Canela Investments LLC

11.481.476/0001-08

Presidente

Observação**Exercício Social 31/12/2018****Administrador do Emissor**

David Gary Neeleman

744.573.731-68

Subordinação

Controlada Direta

Presidente do Conselho de Administração

Pessoa Relacionada

Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)

02.428.624/0104-45

Diretor Presidente

Observação**Administrador do Emissor**

John Peter Rodgerson

233.337.188-98

Subordinação

Controlada Direta

Diretor Presidente

Pessoa Relacionada

Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)

02.428.624/0104-45

Diretor sem designação específica

Observação**Administrador do Emissor**

David Gary Neeleman

744.573.731-68

Subordinação

Controlada Indireta

Presidente do Conselho de Administração

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
<u>Pessoa Relacionada</u>			
Cruzeiro Participações S.A. Diretor sem designação específica	29.627.497/0001-54		
<u>Observação</u>			

<u>Administrador do Emissor</u>			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
<u>Pessoa Relacionada</u>			
Cruzeiro Participações S.A. Diretor Presidente	29.627.497/0001-54		
<u>Observação</u>			

<u>Administrador do Emissor</u>			
David Gary Neeleman Presidente do Conselho de Administração	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
<u>Pessoa Relacionada</u>			
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Diretor Presidente	09.296.295/0001-60		
<u>Observação</u>			

<u>Administrador do Emissor</u>			
Abhi Manoj Shah Diretor Vice-Presidente de Receitas	233.420.638-58	Subordinação	Controlada Indireta
<u>Pessoa Relacionada</u>			
ATS Viagens e Turismo Ltda. Diretor Presidente	26.203.213/0001-04		

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
<u>Observação</u>			

Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário	11.481.476/0001-08		
<u>Observação</u>			

Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			
Canela 336 LLC Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração	11.584.858/0001-67		
<u>Observação</u>			

Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			
Canela 407 LLC Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.	13.061.349/0001-85		
<u>Observação</u>			

Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada Canela 429 LLC Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração	13.606.848/0001-00		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada CANELA TURBO THREE LLC. Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	19.440.795/0001-87		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada AZUL FINANCE LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	20.733.765/0001-48		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função AZUL FINANCE 2 LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	24.630.778/0001-42		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada BLUE SABIA LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	24.630.779/0001-97		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada AZUL SOL LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	25.059.689/0001-50		
Observação			
<hr/>			
Administrador do Emissor David Gary Neeleman Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada Canela Investments LLC Presidente	11.481.476/0001-08		
Observação			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			

12.11 - Acordos, Inclusive Apólices de Seguros, Para Pagamento ou Reembolso de Despesas Suportadas Pelos Administradores

Contratamos regularmente seguro de responsabilidade civil para nossos Administradores (“D&O”), em condições usuais de mercado. As apólices atualmente vigentes foram contratadas junto à Generali Brasil Seguros e tem validade até 10 de fevereiro de 2021. O prêmio de seguro é de US\$400.000,00. Em conjunto, as apólices possuem cobertura máxima de US\$50.000.000,00, que cobre o pagamento de indenização ou reembolso aos Administradores e/ou à nós, por qualquer perda resultante de uma reclamação em decorrência de um ato danoso, prática trabalhista indevida ou dano ambiental, incluindo o pagamento dos custos exigidos judicialmente para defesa e de despesas com publicidade que tenham como objetivo minorar ou evitar os efeitos de uma reclamação.

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 indenidos 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 indenidos por quaisquer perdas decorrentes do exercício de seus cargos na Companhia, exceto nos casos dolo, fraude ou negligência grave.

12.12 - Outras informações relevantes**Práticas da Companhia quanto às assembleias gerais**

Assembleia	Data da Realização	Instalação em Segunda Convocação	Quórum de Instalação
AGOE	29/04/2021	Não	100% ON
			60,7% PN
AGOE	27/04/2018	Não	100% ON
			67,01% PN
AGE	24/08/2018	Não	100%
AGOE	26/04/2019	Não	100% ON
			49,35% PN
AGE	09/12/2019	Não	100% ON
			49,97% PN
AGE	02/03/2020	Não	100% ON
			53,45% PN
AGOE	29/04/2020	Não	100% ON
			40,11% PN
AGE	19/06/2020	Não	100%
AGE	10/08/2020	Não	100% ON
			30,67% PN

Comitês Não estatutários

Além dos Comitês reportados no item 12.1 deste Formulário de Referência, a Companhia conta com um Comitê de Ética e Conduta. Referido Comitê se reportará diretamente ao Comitê de Governança da Companhia (“Comitê de Governança”) e será composto por 4 (quatro) membros, sendo: (i) o Diretor Vice-Presidente Financeiro da Companhia, que atuará como Coordenador do Comitê; (ii) o Diretor Jurídico; (iii) o Diretor de Recursos Humanos; e (iv) o Responsável de *Compliance*.

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,

12.12 - Outras informações relevantes

(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,

(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, (viii) propor alterações ao Código de Ética e Conduta. As alterações propostas deverão ser analisadas e aprovadas pelo Comitê de Governança da Companhia e propostas à aprovação pelo Conselho de Administração da Companhia.

Governança da companhia com relação aos fatos que têm impactos contra terceiros nas reuniões do Conselho de Administração

Conforme previsto no Estatuto Social da Companhia, o Presidente do Conselho de Administração ou de quaisquer 2 (dois) outros membros do Conselho de Administração conjuntamente, devem convocar as reuniões extraordinárias do órgão por meio de uma notificação por escrito com antecedência de, no mínimo, 2 (dois) dias. A notificação poderá ser enviada por qualquer meio permitido com aviso de recebimento, inclusive e-mail, contendo o local, data e hora da reunião, bem como um sumário da ordem do dia.

Adicionalmente, os diretores e auditores independentes poderão ser convocados a participar das reuniões do Conselho de Administração, a fim de prestar eventuais esclarecimentos que sejam necessários.

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

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. composição da remuneração, indicando:

i. Descrição dos elementos da remuneração e os objetivos de cada um deles

Conselho de Administração

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.

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.

Anteriormente, o incentivo de longo prazo ocorria por meio do Plano de Opção.

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 e criar um vínculo mais duradouro com o desempenho e valorização da Companhia e fortalecer o alinhamento de objetivos entre executivos e investidores da Companhia.

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

Comitês:

Os coordenadores 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 e Comitê de ESG.

Conselho Fiscal:

Na data deste Formulário de Referência, não possuímos Conselho Fiscal instalado.

ii Em relação aos 3 últimos exercícios sociais, qual a proporção de cada elemento na remuneração total

Nossos executivos têm remuneração composta por elementos fixos e variáveis, nas seguintes proporções:

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2020						
%	Remuneração Fixa			Remuneração Variável	Baseada em Ações	Outros
	Salário	Benefícios	Outros	Bônus		
Conselho de Administração	18,9%	2,7%	4,4%	0,0%	74,1%	0,0%
Diretoria Estatutária.....	17,2%	3,8%	4,8%	0,6%	73,6%	0,0%
Comitês.....	-	-	-	-	-	-
Conselho Fiscal ...	-	-	-	-	-	-

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2019						
%	Remuneração Fixa			Remuneração Variável	Baseada em Ações	Outros
	Salário	Benefícios	Outros	Bônus		
Conselho de Administração	16,8%	2,1%	3,0%	0,0%	78,1%	0,0%
Diretoria Estatutária.....	36,2%	7,4%	10,0%	19,6%	26,8%	0,0%
Comitês.....	-	-	-	-	-	-
Conselho Fiscal ...	-	-	-	-	-	-

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2018						
%	Remuneração Fixa			Remuneração Variável	Baseada em Ações	Outros
	Salário	Benefícios	Outros	Bônus		
Conselho de Administração	12,8%	2,1%	1,9%	0%	83,2%	0%
Diretoria Estatutária.....	39,3%	6,0%	7,4%	14,9%	32,4%	0%
Comitês.....	-	-	-	-	-	-
Conselho Fiscal ...	-	-	-	-	-	-

iii 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

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

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.

iv. 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.

v. 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.

c. Principais indicadores de desempenho que são levados em consideração na determinação de cada elemento da remuneração

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 salariais 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 financeiro e operacionais tais como EBITDA, margem operacional, pontualidade e pesquisas de satisfação do cliente e do tripulante.

d. Como a remuneração é estruturada para refletir a evolução dos indicadores de desempenho

A remuneração variável de nossos executivos está baseada em indicadores de desempenho que compreendem o alcance de metas operacionais e financeiras e o desempenho individual. Contudo, não possuíamos mecanismos de avaliação de desempenho dos membros do Conselho de Administração, da Diretoria ou do Comitê.

e. Como a política ou prática de remuneração se alinha aos interesses do emissor de curto, médio e longo prazo

A política de remuneração de nossos executivos está alinhada aos nossos interesses por ser fundamentada por critérios atrelados ao nosso desempenho econômico-financeiro.

f. 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.

g. 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 e ações restritas (conforme definido no item 13.4 'c' abaixo).

13.2 - Remuneração Total do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal**Remuneração total prevista para o Exercício Social corrente 31/12/2021 - Valores Anuais**

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	10,25	4,00		14,25
Nº de membros remunerados	10,25	4,00		14,25
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	2.704.167,00	7.128.982,00		9.833.149,00
Benefícios direto e indireto	301.000,00	1.375.401,00		1.676.401,00
Participações em comitês	575.000,00	0,00		575.000,00
Outros	0,00	2.003.957,00		2.003.957,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	5.086.544,00		5.086.544,00
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)	6.216.653,00	25.756.872,00		31.973.525,00
Observação	<p>(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>		
Total da remuneração	9.796.820,00	41.351.756,00		51.148.576,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2020 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	10,25	4,00		14,25
Nº de membros remunerados	10,25	4,00		14,25
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				
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	<p>(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>		
Total da remuneração	10.786.281,00	31.338.271,00		42.124.552,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2019 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	4,00		15,00
Nº de membros remunerados	10,00	4,00		14,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	2.260.000,00	5.961.718,00		8.221.718,00
Benefícios direto e indireto	280.000,00	1.221.447,00		1.501.447,00
Participações em comitês	405.000,00	0,00		405.000,00
Outros	0,00	1.650.034,00		1.650.034,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	3.225.004,00		3.225.004,00
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)	10.532.067,00	4.412.643,00		14.944.710,00
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.	(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.		
Total da remuneração	13.477.067,00	16.470.845,00		29.947.913,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2018 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	10,67	4,00		14,67
Nº de membros remunerados	10,67	4,00		14,67
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	1.862.054,00	4.991.030,00		6.853.084,00
Benefícios direto e indireto	308.267,00	758.011,00		1.066.278,00

Participações em comitês	278.567,00	0,00		278.567,00
Outros	0,00	943.833,00		943.833,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	1.896.444,00		1.896.444,00
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)	12.101.565,00	4.119.270,00		16.220.835,00
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.	(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.		
Total da remuneração	14.550.453,00	12.708.588,00		27.259.041,00

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL PREVISTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R\$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros.....	10,75	4,00	0,00	14,75
Número de membros remunerados	0,00	4,00	0,00	4,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	3.391.030	–	3.391.030
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	7.460.265	–	7.460.265
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas.....	–	6.782.059	–	6.782.059
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	5.086.544	–	5.086.544
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas.....	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
(em R\$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)				
Número total de membros	10,25	4,00	0,00	14,25
Número de membros remunerados.....	0,00	4,00	0,00	4,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	2.875.504	–	2.875.504
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	6.326.110	–	6.326.110
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas.....	–	5.751.009	–	5.751.009
Valor efetivamente reconhecido no resultado.....	–	178.905	–	178.905
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas.....	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado.....	–	–	–	–

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
(em R\$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)				
Número total de membros	11,00	4,00	0,00	15,00
Número de membros remunerados.....	0,00	3,00	0,00	3,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	2.061.805	–	2.061.805
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	4.535.970	–	4.535.970
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas.....	–	4.123.610	–	4.123.610
Valor efetivamente reconhecido no resultado.....	–	3.225.004	–	3.225.004
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas.....	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado.....	–	–	–	–

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
(em R\$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)				
Número total de membros.....	10,67	4,00	0,00	14,67
Número de membros remunerados	0,00	3,00	0,00	3,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	-	1.760.250	-	1.760.250
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	-	3.872.551	-	3.872.551
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	-	3.520.501	-	3.520.501
Valor efetivamente reconhecido no resultado	-	1.896.444	-	1.896.444
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	-	-	-	-
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	-	-	-	-
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	-	-	-	-
Valor efetivamente reconhecido no resultado	-	-	-	-

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

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 11 de 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 de remuneração, 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 de opção de compra de ações que celebramos com cada Beneficiário ("Contratos de Opção"). Cada Programa 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 condições para 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 Comitê de 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.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções (“Terceiro Programa”), aprovado pelo Comitê de 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.

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 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.

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 em Contratos 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 das ações 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 Plano de 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.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação 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 podem ser 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 valor mais 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 exercício das 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. O preço 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.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções (“Terceiro Programa”), aprovado pelo Comitê de 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.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações

O Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações foi aprovado pelos nossos acionistas reunidos em 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 que resultem 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 Administração 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 é de R\$11,85 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções foi outorgada.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2020, a quantidade de opções outorgadas para todos os beneficiários e o número de opções exercíveis relativas aos Planos de Outorga de Opção de Compras de Ações:

Plano de Opções	Quantidade de opções outorgadas	Total de Opções em circulação
Primeiro Plano de Opções		
Primeiro Programa.....	5.032.800	296.470
Segundo Programa.....	1.572.000	84.000
Terceiro Programa.....	656.000	8.960
Segundo Plano de Opções		
Primeiro Programa.....	2.169.122	786.197
Segundo Programa.....	627.810	231.638
Terceiro Programa.....	820.250	385.980
Quarto Programa.....	680.467	490.355
Terceiro Plano de Opções		
Primeiro Programa.....	9.343.510	3.824.610

A despesa de remuneração baseada em ações no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foi de R\$9.489 mil (sendo R\$12.742 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2019) reconhecido na demonstração do resultado.

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 outorga de 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, a qualquer momento.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação 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, ao final de cada ano do período aquisitivo das ações restritas, a seu exclusivo 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 interpretação 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 noventa e 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 a concessão 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 Comitê de 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.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Segundo Programa do Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Plano de Ações Restritas (“Segundo Programa”), aprovado pelo Comitê de 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 Comitê de 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.

Quarto Programa do Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Plano de Ações Restritas (“Quarto Programa”), aprovado pelo Comitê de Remuneração 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 à totalidade das Ações Restritas.

Quinto Programa do Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Plano de Ações Restritas (“Quinto Programa”), aprovado pelo Comitê de Remuneração 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 da Companhia, 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 da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2020, a quantidade de Ações Restritas outorgadas, a quantidade de Ações Restritas em circulação e o valor justo da ação:

Plano de Ações Restritas	Total de opções concedidas	Total de ações em circulação	Valor justo da ação (em reais)
Primeiro Programa	487.670	3.967	R\$ 21,00
Segundo Programa	294.286	4.047	R\$ 21,00
Terceiro Programa.....	367.184	7.722	R\$ 21,00
Quarto Programa.....	285.064	59.080	R\$ 24,17
Quinto Programa.....	291.609	129.860	R\$ 24,43
Sexto Programa.....	170.000	115.774	R\$51,65

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 acordo com 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 até 0,50% (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.

Segundo Plano de Ações Restritas	Total de opções concedidas	Total de ações em circulação	Valor justo da ação (em reais)
Primeiro Programa	1.382.582	1.332.555	R\$ 21,80

A despesa de remuneração baseada em ações durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 em relação aos Planos de Ações Restritas foi de R\$13.421 mil (sendo R\$6.152 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2019) reconhecido na demonstração do resultado.

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 Virtual de 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 justo das *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 ações de companhias aéreas listadas nas bolsas de valores do Brasil e do restante da América Latina.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

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 preço de 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 preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R\$42,09 por ação virtual.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2020, a quantidade de opções virtuais outorgadas para todos os Beneficiários e o número de opções virtuais exercíveis relativas às *Phantom Shares*:

Phantom Shares	Quantidade de opções outorgadas	Total de opções em circulação
Primeiro Programa	707.400	89.674
Segundo Programa	405.000	14.201

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 Virtual de Compra de Ações (“Segundo Plano de 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 justo das 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 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 preço da 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 preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R\$10,35 por ação virtual.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Segundo Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

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 Primeiro Programa é de R\$10,35 por ação virtual.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2020, a quantidade de opções virtuais outorgadas para todos os Beneficiários e o número de opções virtuais exercíveis relativas às *Phantom Shares*:

Phantom Shares	Quantida de de opções outorgadas	Total de opções em circulação
Primeiro Programa	3.250.000	3.167.765
Segundo Programa	1.600.000	1.585.401

A despesa de remuneração baseada em ações durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 em relação às *Phantom Shares* foi de R\$28.842 mil (sendo R\$13.373 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2019) reconhecido na demonstração do resultado.

b. Principais objetivos do plano.

O Primeiro Plano de Opções, o Segundo Plano de Opções, o Terceiro Plano de Opções, o Plano de Ações Restritas e o Plano de Opção Virtual de Compra de Ações (em conjunto “Planos”) foram criados como forma de incentivo ao incremento do nosso desempenho e à permanência em quadros de nossos principais administradores, gerentes e empregados, que entendemos ser essenciais para nós, e para nossas companhias controladas diretas e indiretas. Nossos Planos têm por objetivo (i) conferir a nossos administradores e empregados a oportunidade de participar, a longo prazo, de nosso sucesso por meio da participação em nosso capital; (ii) estimular o engajamento e comprometimento de nossos executivos e funcionários com a realização das nossas estratégias e objetivos corporativos; e (iii) proporcionar-lhes a oportunidade de participar de referidos resultados na medida em que os mesmos estejam refletidos no valor de nossas ações.

c. Forma como o plano contribui para esses objetivos

Ao possibilitar que os Beneficiários se tornem nossos acionistas em condições diferenciadas, esperamos incentivá-los a se comprometerem efetivamente com a criação de valor à nossa Companhia, bem como para exercerem suas funções considerando também seus interesses como nossos acionistas, integrando assim os objetivos sociais aos nossos planos de crescimento e maximizando nossos lucros, bem como gerando uma relação de longo prazo entre esses profissionais, a nossa Companhia e nossos acionistas. Os Planos ainda estimulam os Beneficiários, por meio do comprometimento de seus recursos próprios, a buscar a valorização imediata das ações, sem, contudo, prejudicar o crescimento e a valorização a longo prazo das ações. Atingimos, ainda, por meio deste modelo, a diluição dos nossos riscos e o compartilhamento dos nossos ganhos, por meio da valorização das ações adquiridas no âmbito dos Planos. Adicionalmente, esperamos que os modelos adotados sejam um eficaz mecanismo de retenção de administradores e empregados em face, principalmente, do compartilhamento da valorização das nossas ações.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

d. *Como o plano se insere na política de remuneração do emissor*

Os Planos inserem-se em nossa política de remuneração na medida em que esta busca, além da retribuição justa e equivalente ao desempenho, a alavancagem de nossos resultados e a recompensa de nossos executivos.

e. *Como o plano alinha os interesses dos administradores e do emissor a curto, médio e longo prazo*

As opções de compra de ações preferenciais, as ações restritas e as opções virtuais outorgadas com base nos Planos possuem diferentes mecanismos que permitem o alinhamento de interesses dos administradores em diferentes prazos. A divisão em lotes anuais e/ou mensais e a existência de períodos de carência diferenciados fazem com que os Beneficiários se comprometam com a constante valorização das nossas ações no curto, médio e longo prazo.

f. *Número máximo de ações abrangidas*

As ações preferenciais que resultarão do exercício das opções e das ações restritas outorgadas no 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) 4.297.649 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Opções; (iii) 11.679.389 ações preferenciais no âmbito do Terceiro Plano. A outorga máxima no âmbito do Primeiro Plano de Ações Restritas é de (i) 1.895.813 ações preferenciais e, (ii) 1.382.582 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Ações Restritas, e o número máximo de opções de compra de ações no âmbito do Segundo Plano de Ações Restritas deverá contemplar a outorga anual de até 0,50% (cinco décimos por cento) das ações preferenciais de emissão da Companhia ano de 2020, e 0,20% (dois décimos por cento) nos anos seguintes.

g. *Número máximo de opções a serem outorgadas*

O número máximo de opções de compra de ações preferenciais e ações restritas outorgadas no âmbito dos Planos é de 27.307.433.

h. *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 ser exercidas pelos beneficiários anualmente.

Segundo Plano de Opções

Nos termos do Segundo Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, de forma fracionada, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do Segundo Plano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

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 participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do Terceiro Plano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

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 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. O direito às Ações Restritas, na extensão do direito às Ações Restritas outorgadas adquirido, se tornaram exercíveis mediante a consumação 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 adquiridas, pelo valor justo e sem adicionais. Em 2015, efetuamos pagamentos sobre os 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. Em 2018 as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário. Em 2019 as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário. Em 2020 as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário.

Phantom Shares

Nos termos do *Phantom Shares*, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, de forma fracionada, entre 3 (três) e 4 (quatro) parcelas anuais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. Em 2019, as opções virtuais disponíveis para exercício foram remuneradas em dinheiro conforme solicitação de exercício dos beneficiários. Em 2020 não houveram exercícios.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

i. 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 Remuneração determinará 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 de julho 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 valor do 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

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 europeias com 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.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

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 poderíamos optar 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.

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 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\$51,65.

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.

Phantom Shares

O preço de aquisição de cada ação virtual correspondente às opções do Primeiro Programa de Phantom Shares deve refletir o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

j. Critérios para fixação do prazo de exercício

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 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 (conforme descrito 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 o participante 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.

Adicionalmente, todas as opções do Primeiro Plano de Opções, do Segundo Plano de Opções, do Terceiro Plano de Opções, *Phantom Shares* e as Ações Restritas outorgadas poderão ser exercidas 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 ou outra 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.

k. 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.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

l. Restrições à transferência das ações

As ações adquiridas ou subscritas nos termos dos Planos serão negociadas pelos Beneficiários sem nenhuma restrição, após o pagamento do respectivo preço de subscrição ou aquisição ter sido integralmente efetuado, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

m. 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 de opções de compra de ações. Nenhuma alteração, suspensão ou extinção dos Planos poderá afetar adversamente os direitos e obrigações criados por Contratos de Opção celebrados no âmbito dos Planos, sem o consentimento prévio dos respectivos participantes.

n. Efeitos da saída do administrador dos órgãos da Companhia sobre seus direitos previstos 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 outorgadas ao 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 ou opções virtuais detidas pelo participante e que já forem exercíveis na data do encerramento não mais poderão ser exercidas.

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 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, o Comitê de Remuneração, a seu único e exclusivo critério, pode acelerar ou modificar o período de aquisição de tais opções e a alteração dos programas ou implementação de troca de opções de compra de ações.

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.

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

As tabelas a seguir apresentam informações quantitativas em relação à remuneração baseada em ações reconhecida em nosso resultado nos 3 últimos exercícios sociais e à prevista para o exercício corrente, do conselho de administração e da diretoria:

Conselho de Administração				
2º Plano de Opção de Compra de Ações				
Programas				
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto
Data da Outorga.....	30/06/14	01/07/15	01/07/16	06/07/17
Quantidade de opções outorgadas.....	6.682	-	-	-
	25% -	25% -	25% -	25% -
Prazo para que as opções se tornem exercíveis.....	30/06/2015	01/07/2016	01/07/2017	01/07/2018
	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2016	01/07/2017	01/07/2018	01/07/2019
	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2017	01/07/2018	01/07/2019	01/07/2020
	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2018	01/07/2019	01/07/2020	01/07/2021
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data da outorga.....	R\$ 11,01	R\$ 10,82	R\$ 10,14	R\$ 12,82

Diretoria Estatutária				
2º Plano de Opção de Compra de Ações				
Programas				
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto
Data da Outorga.....	30/06/14	01/07/15	01/07/16	06/07/17
Quantidade de opções outorgadas.....	1.496.652	244.710	287.472	311.008
	25% -	25% -	25% -	25% -
Prazo para que as opções se tornem exercíveis.....	30/06/2015	01/07/2016	01/07/2017	01/07/2018
	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2016	01/07/2017	01/07/2018	01/07/2019
	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2017	01/07/2018	01/07/2019	01/07/2020
	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2018	01/07/2019	01/07/2020	01/07/2021
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data da outorga.....	R\$ 11,01	R\$ 10,82	R\$ 10,14	R\$ 12,82

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

Conselho de Administração
3º Plano de Opção de Compra de
Ações

Primeiro Programa

Data da Outorga.....	14/03/17
Quantidade de opções outorgadas.....	8.689.465
Prazo para que as opções se tornem exercíveis.....	20% - 14/03/2018
	20% - 14/03/2019
	20% - 14/03/2020
	20% - 14/03/2021
	20% - 14/03/2022
Prazo máximo para exercício das opções	5 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias
Valor justo das opções na data da outorga.....	R\$ 4,82

Diretoria Estatutária
3º Plano de Opção de Compra de
Ações

Primeiro Programa

Data da Outorga.....	14/03/17
Quantidade de opções outorgadas.....	436.030
Prazo para que as opções se tornem exercíveis.....	20% - 14/03/2018
	20% - 14/03/2019
	20% - 14/03/2020
	20% - 14/03/2021
	20% - 14/03/2022
Prazo máximo para exercício das opções	5 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias
Valor justo das opções na data da outorga.....	R\$ 4,82

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

Diretoria Estatutária
Plano de Ações Restritas

	Programas					
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto	Quinto	Sexto
Data da Outorga.....	30/06/14	01/07/15	01/07/16	06/07/17	07/08/18	05/08/19
Quantidade de opções outorgadas.....	266.646	68.572	80.000	77.781	71.880	43.370
Prazo para que as opções se tornem exercíveis.....	25% -	25% -	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2015	01/07/2016	01/07/2017	06/07/2018	07/08/2019	05/08/2020
	25% -	25% -	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2016	01/07/2017	01/07/2018	06/07/2019	07/08/2020	05/08/2021
	25% -	25% -	25% -	25% -	25% -	25% -
	30/06/2017	01/07/2018	01/07/2019	06/07/2020	07/08/2021	05/08/2022
Prazo máximo para exercício das opções	Indeterminado	Indeterminado	Indeterminado	Indeterminado	Indeterminado	Indeterminado
	30/06/2018	01/07/2019	01/07/2020	06/07/2021	07/08/2022	05/08/2023
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data da outorga.....	R\$ 21,00	R\$ 21,00	R\$ 21,00	R\$ 24,17	R\$ 24,43	R\$ 51,65

Diretoria Estatutária

2º Plano de Ações Restritas

Primeiro Programa

Data da Outorga.....	19/06/20
Quantidade de opções outorgadas.....	388.919
Prazo para que as opções se tornem exercíveis.....	25% - 19/06/2021
	25% - 19/06/2022
	25% - 19/06/2023
	25% - 19/06/2024
Prazo máximo para exercício das opções	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias
Valor justo das opções na data da outorga.....	R\$ 21,80

13.5 - Remuneração Baseada em Ações**Diretoria Estatutária****Phantom Shares**

	Programas	
	Primeiro	Segundo
Data da Outorga.....	07/08/18	05/08/19
Quantidade de opções outorgadas.....	19.028	N/A
Prazo para que as opções se tornem exercíveis.....	25% - 07/08/2019	25% - 05/08/2020
	25% - 07/08/2020	25% - 05/08/2021
	25% - 07/08/2021	25% - 05/08/2022
	25% - 07/08/2022	25% - 05/08/2023
Prazo máximo para exercício das opções	8 anos	8 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data da outorga.....	R\$ 11,98	R\$ 11,98

Diretoria Estatutária**Segundo Plano Phantom Shares**

	Programas	
	Primeiro	Segundo
Data da Outorga.....	30/04/20	30/04/20
Quantidade de opções outorgadas.....	1.792.678	866.379
Prazo para que as opções se tornem exercíveis.....	25% - 30/04/2021	25% - 30/04/2021
	25% - 30/04/2022	25% - 30/04/2022
	25% - 30/04/2023	25% - 30/04/2023
	-	25% - 30/04/2024
Prazo máximo para exercício das opções	6 anos	8 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data da outorga.....	R\$ 11,98	R\$ 11,63

13.5 - Remuneração Baseada em Ações**Remuneração Baseada em Ações – Prevista para o exercício social de
31/12/2021**

	Remuneração Baseada em Ações		Ações Restritas (*)	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros.....	10,00	4,00	11,00	4,00
Nº de membros remunerados....	2,00	4,00	-	4,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social.....	9,0	17,0	N/A	24,7
(b) Das opções perdidas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social.....	11,8	16,9	N/A	24,7
(d) Das opções expiradas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas.....	2,6%	0,8%	N/A	0,3%

**Remuneração Baseada em Ações –
Prevista para o exercício social de
31/12/2021**

	Phantom Shares (*)	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros.....	11,00	4,00
Nº de membros remunerados.....	-	4,00
Preço médio ponderado de exercício:		
(a) Das opções em aberto no início do exercício social.....	N/A	10,4
(b) Das opções perdidas durante o exercício social.....	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social.....	N/A	10,4
(d) Das opções expiradas durante o exercício social.....	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas.....	N/A	N/A

13.5 - Remuneração Baseada em Ações**Remuneração Baseada em Ações – Prevista para o exercício social de
31/12/2020**

	Remuneração Baseada em Ações		Ações Restritas (*)	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros.....	10,00	4,00	11,00	4,00
Nº de membros remunerados....	2,00	4,00	-	4,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social.....	9,0	16,5	N/A	27,6
(b) Das opções perdidas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social.....	11,9	13,9	N/A	21,4
(d) Das opções expiradas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas.....	2,6%	0,8%	N/A	0,2%

**Remuneração Baseada em Ações –
Prevista para o exercício social de
31/12/2020**

	Phantom Shares (*)	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros.....	10,00	4,00
Nº de membros remunerados.....	-	4,00
Preço médio ponderado de exercício:		
(a) Das opções em aberto no início do exercício social.....	N/A	20,4
(b) Das opções perdidas durante o exercício social.....	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social.....	N/A	N/A
(d) Das opções expiradas durante o exercício social.....	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas.....	N/A	N/A

13.5 - Remuneração Baseada em Ações**Remuneração Baseada em Ações – Prevista para o exercício social de 31/12/2019**

	Remuneração Baseada em Ações		Ações Restritas (*)	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros.....	11,00	4,00	11,00	4,00
Nº de membros remunerados.....	3,00	3,00	-	3,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social.....	9,4	16,1	N/A	22,6
(b) Das opções perdidas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social.....	11,8	15,6	N/A	42,1
(d) Das opções expiradas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas.....	2,7%	0,7%	N/A	0,2%

Remuneração Baseada em Ações – Prevista para o exercício social de 31/12/2019**Phantom Shares (*)**

	Phantom Shares (*)	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros.....	11,00	4,00
Nº de membros remunerados.....	-	3,00
Preço médio ponderado de exercício:		
(a) Das opções em aberto no início do exercício social.....	N/A	-
(b) Das opções perdidas durante o exercício social.....	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social.....	N/A	20,4
(d) Das opções expiradas durante o exercício social.....	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas.....	N/A	N/A

13.5 - Remuneração Baseada em Ações**Remuneração Baseada em Ações – Prevista para o exercício social de
31/12/2018**

	Remuneração Baseada em Ações		Ações Restritas (*)	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros.....	10,67	4,00	10,67	4,00
Nº de membros remunerados.....	3,00	3,00	-	3,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social.....	8,9	12,8	N/A	21,5
(b) Das opções perdidas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social.....	11,9	11,2	N/A	20,7
(d) Das opções expiradas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas.....	2,7%	1,0%	N/A	0,1%

13.6 - Opções em Aberto

Opções em aberto ao final do exercício social encerrado em 31/12/2020.

	Remuneração baseada em ações Outorgadas em 2020	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	10,00	4,00
Nº de membros remunerados	0	4,00
Opções ainda não exercíveis		
Quantidade	0	3.047.976
Data em que se tornarão exercíveis	N/A	25%- 01/07/2021 25%- 01/07/2022 25%- 01/07/2023 25%- 01/07/2024
Prazo máximo para exercício das opções.....	8 anos	8 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Preço médio ponderado do exercício (*).....	--	R\$ 11,81
Valor justo das opções no último dia do exercício social.....	--	R\$13,13
Opções exercíveis		
Quantidade	N/A	N/A
Prazo máximo para exercício das opções.....	N/A	indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Preço médio ponderado de exercício	--	--
Valor justo das opções no último dia do exercício social.....	--	R\$13,13
Valor justo do total das opções no último dia do exercício social		R\$ 40.030.704

(*) Considera o preço médio ponderado do exercício das opções ainda não exercíveis.

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues

	Opções exercidas – exercício social encerrado em 31/12/2020									
	Conselho de Administração		Diretoria estatutária							
Outorgas	1º Plano de Opções – 2º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 1º Programa	2º Plano de Opções – 2º Programa	2º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 4º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa
Nº total de membros	10,00	10,00	4,00							
Nº de membros remunerados	2,00	2,00	4,00							
Opções exercidas										
Número de ações	N/A	1.737.893	N/A	N/A	N/A	75.000	N/A	N/A	N/A	43.603
Preço médio ponderado de exercício	R\$6,44	R\$ 11,85	R\$ 3,42	R\$ 6,44	R\$ 6,44	R\$ 19,15	R\$ 14,51	R\$ 14,50	R\$22,57	R\$ 11,85
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	N/A	R\$ 47.705.163	N/A	N/A	N/A	R\$ 1.511.250	N/A	N/A	N/A	R\$ 1.196.902
Outorgas			Plano de Ações Restritas – 1º Programa	Plano de Ações Restritas – 2º Programa	Plano de Ações Restritas – 3º Programa	Plano de Ações Restritas – 4º Programa	Plano de Ações Restritas – 5º Programa	Plano de Ações Restritas – 6º Programa		

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues

Ações entregues										
Número de ações entregues	N/A	N/A	N/A	N/A	19.999	19.446	17.970	10.844	N/A	N/A
Preço médio ponderado de aquisição	N/A	N/A	N/A	N/A	R\$ 21,39	R\$ 21,39	R\$ 21,39	R\$ 21,39	N/A	N/A
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações adquiridas	N/A	N/A	N/A	N/A	R\$ 358.182	R\$ 348.278	R\$ 321.843	R\$ 194.216	N/A	N/A

Opções exercidas – exercício social encerrado em 31/12/2019										
	Conselho de Administração		Diretoria estatutária							
Outorgas	1º Plano de Opções – 2º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 1º Programa	2º Plano de Opções – 2º Programa	2º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 4º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa
Nº total de membros	11,00	11,00	4,00							
Nº de membros remunerados	3,00	3,00	3,00							
Opções exercidas										
Número de ações	9.600	1.737.893	N/A	N/A	N/A	25.858	11.878	11.880	39.704	87.206

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues

Preço médio ponderado de exercício	R\$6,44	R\$ 11,85	R\$ 3,42	R\$ 6,44	R\$ 6,44	R\$ 19,15	R\$ 14,51	R\$ 14,50	R\$22,57	R\$ 11,85
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	R\$ 497.664	R\$ 80.690.372	N/A	N/A	N/A	R\$ 1.011.824	R\$ 519.900	R\$ 520.106	R\$ 1.417.830	R\$ 4.048.975
Outorgas			Plano de Ações Restritas – 1º Programa	Plano de Ações Restritas – 2º Programa	Plano de Ações Restritas – 3º Programa	Plano de Ações Restritas – 4º Programa	Plano de Ações Restritas – 5º Programa			
Ações entregues										
Número de ações entregues	N/A	N/A	N/A	12.857	15.237	15.722	14.288	N/A	N/A	N/A
Preço médio ponderado de aquisição	N/A	N/A	N/A	R\$ 42,09	R\$ 42,09	R\$ 42,09	R\$ 42,09	N/A	N/A	N/A
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações adquiridas	N/A	N/A	N/A	R\$ 208.155	R\$ 246.687	R\$ 254.539	R\$ 231.323	N/A	N/A	N/A

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues

Opções exercidas – exercício social encerrado em 31/12/2018								
	Conselho de Administração	Diretoria estatutária						
Outorgas	3º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 1º Programa	2º Plano de Opções – 2º Programa	2º Plano de Opções – 3º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa
Nº total de membros	10,67	4						
Nº de membros remunerados	3,0	3,0						
Opções exercidas								
Número de ações	1.737.893	144.000	68.000	144.000	395.642	47.518	29.998	87.206
Preço médio ponderado de exercício	R\$ 11,85	R\$ 3,42	R\$ 6,44	R\$ 6,44	R\$ 19,15	R\$ 14,51	R\$ 14,50	R\$ 11,85
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	R\$ 41.970.116	R\$ 4.691.520	R\$ 2.010.080	R\$ 4.256.640	R\$ 6.666.568	R\$ 1.021.162	R\$ 644.957	R\$ 2.106.025
Outorgas		Plano de Ações Restritas – 1º Programa	Plano de Ações Restritas – 2º Programa	Plano de Ações Restritas – 3º Programa	Plano de Ações Restritas – 4º Programa			
Ações entregues								
Número de ações entregues	N/A	57.980	12.857	15.239	15.723	N/A	N/A	N/A
Preço médio ponderado de aquisição	N/A	R\$ 20,71	R\$ 20,71	R\$ 20,71	R\$ 20,71	N/A	N/A	N/A
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações adquiridas	N/A	R\$ 886.514	R\$ 196.584	R\$ 233.004	R\$ 240.405	N/A	N/A	N/A

Para informações adicionais sobre os eventos que concedem o direito ao exercício das Opções no período de investidura, ver item 13.4 deste Formulário de Referência.

13.8 - Precificação Das Ações/opções

a. Modelo de precificação

O modelo utilizado pela Companhia para precificação das opções outorgadas a seus administradores e funcionários com alto potencial é o modelo Black & Scholes, que considera em seu racional de cálculo as seguintes variáveis: volatilidade, dividendo esperado, taxa de retorno livre de risco e valor justo da opção na data da concessão. O modelo opera com as seguintes suposições explícitas: (i) é possível emprestar e tomar emprestado a uma taxa de juros livre de risco constante e conhecida; (ii) o preço segue um Movimento Browniano Geométrico (MBG) com tendência (*drift*) e volatilidade constantes; (iii) não há custos de transação; (iv) a ação não paga dividendos (veja abaixo para extensões que aceitem pagamento de dividendos); e (v) não há restrições para a venda a descoberto. O modelo trata apenas opções europeias (*call*). A partir dessas condições ideais no mercado para um ativo (e para a opção sobre o ativo), demonstra-se que o valor de uma opção varia apenas com o preço da ação e com o tempo até o vencimento.

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 Compras de Ações

	Primeiro Plano de Opção		
	1º	2º	3º
	Programa	Programa	Programa
Total de opções concedidas	5.032.800	1.572.000	656.000
Reunião do Comitê de remuneração	11-dez-09	24-mar-11	05-abr-11
Total de opções em circulação	296.470	84.000	8.960
Preço de exercício da ação	R\$3,42	R\$6,44	R\$6,44
Valor justo da opção na data da concessão	R\$1,93	R\$4,16	R\$4,16
Volatilidade estimada do preço da ação	47,67%	54,77%	54,77%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	8,75%	12,00%	12,00%
Vencimento médio remanescente (em anos)	-	-	-
Duração da ação	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo médio	7 anos	7 anos	7 anos

	Segundo Plano de Opção			
	1º	2º	3º	4º
	Programa	Programa	Programa	Programa
Total de opções concedidas	2.169.122	627.810	820.250	680.467
Reunião do Comitê de remuneração	30-jun-14	01-jul-15	01-jul-16	06-jul-17
Total de opções em circulação	786.197	231.638	385.980	490.355
Preço de exercício da ação	R\$19,15	R\$14,51	R\$14,50	R\$22,57
Valor justo da opção na data da concessão	R\$11,01	R\$10,82	R\$10,14	R\$12,82
Volatilidade estimada do preço da ação	40,59%	40,59%	43,07%	43,35%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	12,46%	15,69%	12,21%	10,26%
Vencimento médio remanescente (em anos)	-	0,4	1,5	2,2
Duração da ação	8 anos	8 anos	8 anos	10 anos
Prazo médio	4,5 anos	4,5 anos	4,5 anos	5,5 anos

13.8 - Precificação Das Ações/opções

	Terceiro Plano de Opção 1º Programa
Total de opções concedidas	9.343.510
Reunião do Comitê de remuneração	14-mar-17
Total de opções em circulação	3.824.610
Preço de médio ponderado	R\$11,85
Preço de exercício da ação	R\$11,85
Valor justo da opção na data da concessão	R\$4,82
Volatilidade estimada do preço da ação	50,64%
Dividendo esperado	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	11,32%
Vencimento médio remanescente (em anos)	2,2
Duração da ação	5 anos
Prazo médio	5 anos

Prazo de vencimento da opção: 15 dias após *vesting*. Prorrogável para o ano seguinte até o limite de 5 anos após a data do primeiro grant do programa.

De acordo com os Planos, “Encerramento” significará o encerramento da relação de emprego ou administração e/ou a resolução de qualquer contrato de prestação de serviços existente (seja oral ou escrito) entre o grupo e um participante selecionado. Em caso de Encerramento por Justa Causa, (a) todas as opções que tiverem sido outorgadas ao participante selecionado, 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; e (b) as opções detidas pelo participante selecionado e que já forem passíveis de exercício na data do Encerramento não mais poderão ser exercidas.

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 que tiverem sido outorgadas ao participante selecionado, 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. O Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar ou modificar o período de aquisição das opções outorgadas.

Plano de Ações Restritas

Prazo de vencimento do plano de ação restrita: indeterminado

As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, pelo preço de R\$21,00.

A despesa de remuneração baseada em ações restritas nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018 foi de R\$13,421, R\$ 6,2 milhões e R\$6,3 milhões, respectivamente.

		Reunião do Comitê de remuneração	Total de opções concedidas	Total de ações em circulação	Valor justo da ação (em reais)
1º programa	1º Plano	30-jun-14	487.670	3.967	R\$ 21,00
2º programa	1º Plano	01-jul-15	294.286	4.047	R\$ 21,00
3º programa	1º Plano	01-jul-16	367.184	7.722	R\$ 21,00
4º programa	1º Plano	06-jul-17	285.064	59.080	R\$ 24,17
5º programa	1º Plano	07-ago-18	291.609	129.860	R\$ 24,43
6º programa	1º Plano	15-ago-19	170.000	115.774	R\$51,65
1º programa	2º Plano	19-jul-20	1.382.582	1.332.555	R\$21,80
			3.278.395	1.653.005	

13.8 - Precificação Das Ações/opçõesPlano de Ações Virtuais/Phantom Shares

	1º Programa 1º Plano	2º Programa 1º Plano	1º Programa 2º Plano	1º Programa 2º Plano
Total de opções concedidas	707.400	405.000	3.250.000	1.600.000
Reunião do Comitê de remuneração	07-ago-18	05-ago-19	30-abr-20	30-abr-20
Total de opções em circulação	89.614	14.201	3.167.765	1.585.401
Preço médio ponderado	R\$20,43	R\$42,09	R\$10,35	R\$10,35
Preço de exercício da ação	R\$20,43	R\$42,09	R\$10,35	R\$10,35
Valor justo da opção	R\$40,41	R\$25,34	R\$11,98	R\$11,63
Volatilidade estimada do preço da ação	34,00%	38,8%	53,22%	53,22%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	6,40%	6,40%	3,02%	3,02%
Vencimento médio remanescente (em anos)	2,8	3,6	2,33	2,33
Duração da ação	8 anos	8 anos	5 anos	5 anos
Prazo médio	6 anos	4,5 anos	3,5 anos	4,5 anos

c. Método utilizado e as premissas assumidas para incorporar os efeitos esperados de exercício antecipado

Para as opções a Companhia mensura o valor justo dos direitos sobre a valorização de ações, mediante a aplicação do modelo Black & Scholes de precificação de opções na data de concessão, registrando tal despesa como “despesas gerais e administrativas” ao longo do período de carência das opções.

O modelo Black & Scholes considera em seu racional matemático as seguintes premissas: preço de compra da opção, preço de venda da opção, preço da ação no momento atual, preço do exercício, taxa de juros livre de risco, tempo para vencimento da opção (expresso em anos) e volatilidade do preço da ação.

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 foi calculada com base na volatilidade histórica de ações de empresas aéreas listadas na bolsa de valores do Brasil e em bolsa de valores de Países da América Latina.

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.

13.9 - Participações Detidas Por Órgão

Acionistas	Quantidade de ações	(%)	Quantidade de opções outorgadas	(%)^(*)	Quantidade de ações restritas	(%)
Conselho de Administração						
Ordinárias.....	622.406.638	67,00	–	0,00	–	0,00
Preferenciais	3.969.413	1,20	3.498.468	1,05	–	0,00
Diretoria Estatutária^(*)						
Ordinárias.....	–	0,00	–	0,00	–	0,00
Preferenciais	22.995	0,19	1.440.692	0,43	476.825	0,14

^(*) As ações detidas por administradores que exercem simultaneamente a função de diretores e membros do conselho de administração foram divulgadas na linha do Conselho de Administração, em linha com as informações divulgadas nos formulários do art. 11 da instrução CVM 358, de 3 de janeiro de 2002.

^(**) Cálculo feito pela divisão de valores mobiliários pelo número total de ações preferenciais emitidas na data deste Formulário de Referência.

13.10 - Informações Sobre Planos de Previdência Conferidos Aos Membros do Conselho de Administração E Aos Diretores Estatutários

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Nº de membros.....	11,00	4,00	–
Nº de membros remunerados	1,00	4,00	–
Nome do plano.....	401-K	AzulPrev	–
Quantidade de administradores que reúnem as condições para se aposentar....	Nenhum Administrador	Nenhum Administrador	–
Condições para se aposentar antecipadamente	Nenhum Administrador	Nenhum Administrador	–
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	115.583,48	660.702,36	–
Valor total acumulado das contribuições realizadas durante o último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	28.916,15	29.349,63	–
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	–

13.11 - Remuneração Individual Máxima, Mínima E Média do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária E do Conselho Fiscal**Valores anuais**

	Diretoria Estatutária			Conselho de Administração		
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018
Nº de membros	4,00	4,00	4,00	11,00	11,00	10,67
Nº de membros remunerados	4,00	4,00	4,00	10,00	10,00	10,67
Valor da maior remuneração(Reais)	13.583.502,00	6.978.955,34	5.626.162,21	8.911.031,00	11.460.067,00	12.853.920,00
Valor da menor remuneração(Reais)	4.301.031,00	1.390.576,78	1.195.449,21	21.000,00	28.000,00	7.000,00
Valor médio da remuneração(Reais)	7.834.568,00	4.117.711,37	3.177.147,10	1.052.320,00	1.347.707,00	1.364.105,00

Observação

Diretoria Estatutária

Conselho de Administração

13.12 - Mecanismos de Remuneração ou Indenização Para os Administradores em Caso de Destituição do Cargo ou de Aposentadoria

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. O prêmio atual do nosso seguro de responsabilidade civil dos Administradores (D&O) é US\$ 1.800.000. A cobertura de responsabilidade civil dos Administradores e da Sociedade (D&O) em nossa apólice atual é de US\$ 10.000.000.

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.

13.13 - Percentual na Remuneração Total Detido Por Administradores E Membros do Conselho Fiscal Que Sejam Partes Relacionadas Aos Controladores

Órgão	2020	2019	2018
Conselho de Administração.....	82,61%	84,70%	88,34%
Diretoria Estatutária.....	0%	0%	0%
Conselho Fiscal	N/A	N/A	N/A

13.14 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal, Agrupados Por Órgão, Recebida Por Qualquer Razão Que Não A Função Que Ocupam

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.

13.15 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal Reconhecida no Resultado de Controladores, Diretos ou Indiretos, de Sociedades Sob Controle Comum E de Controladas do Emissor

A remuneração de nossos administradores informada no item 13.2 acima foi reconhecida no resultado de nossa controlada Azul Linhas Aéreas.

13.16 - Outras Informações Relevantes

Remuneração da Diretoria Estatutária

A remuneração dos membros da diretoria estatutária é composta por uma parte fixa, uma variável e um plano de incentivo de longo prazo baseado em ações.

A remuneração fixa é composta por salários e benefícios. Em 2020 17,2% da remuneração global dos diretores estatutários representou salário.

Já a remuneração variável é o bônus pago anualmente, podendo também ser pago por meio de PLR, no primeiro semestre, e que depende do atingimento de metas. O valor deste incentivo de curto prazo é um resultado sobre múltiplos de salários de cada executivo.

Em 2020, em razão do impacto negativo dos efeitos gerados pelo COVID-19 nos resultados financeiros e operacionais da Companhia, que chegou a reduzir em 46,5% a quantidade de voos, atingindo um prejuízo financeiro de R\$10.834.709,00 em 31 de Dezembro de 2020, a diretoria estatutária, bem como todos os funcionários que haviam direito ao recebimento de bônus pelo resultado referente ao ano anterior, 2019, espontaneamente abriram mão do bônus a que teriam direito pelo atingimento de metas de 2019, a fim de contribuir e reduzir a saída de caixa da Companhia, que em linha com o restante da indústria de transporte aéreo de passageiros, passava por um momento sem precedentes. Ademais, a diretoria estatutária reduziu parte de seu salário fixo mensal durante alguns meses no ano de 2020.

Desta maneira, e de forma a alinhar ainda mais o desempenho da Companhia, a remuneração de seus executivos e os objetivos dos investidores, o Conselho de Administração aprovou em 30/04/2020 a criação do Segundo Plano de *Phantom Shares*, e em 01/06/2020 o Segundo Plano de RSUs, que vinculam o valor a ser recebido por cada executivo ao desempenho do preço da ação da Companhia. Em 19/06/2020 a criação do Segundo Plano de RSUs foi aprovada em assembleia geral extraordinária.

Em razão da redução dos salários e do cancelamento do bônus em 2020, e deste maior alinhamento entre a remuneração dos executivos com a recuperação do valor de mercado da Companhia em 2020, o percentual da remuneração de longo prazo referente aquele ano representou 73,6% da remuneração global.

Este fator foi especialmente relevante no exercício de 2020, quando a Companhia precisou reduzir drasticamente os custos de maneira geral, e saída de caixa, e os executivos precisaram estar particularmente engajados e alinhados em retomar a valorização do preço da ação da Companhia, fato que contribui na mesma medida para os acionistas e os diretores estatutários beneficiários deste incentivo de longo prazo.

O efeito na remuneração baseada em ações é uma estimativa contábil baseado na metodologia *Black Scholes*, e portanto é sensível ao valor e à volatilidade da ação da Companhia, e é atualizada a cada período de divulgação. Este valor não configura pagamento ou saída de caixa no ano corrente e a depender do programa e do tipo de instrumento, o período aquisitivo dura até quatro anos, e a liquidação pode ser feita em até dez anos. Finalmente, 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.

14.1 - Descrição Dos Recursos Humanos

a. *Número de empregados (total, por grupos com base na atividade desempenhada e por localização geográfica)*

Trabalhamos para aumentar a eficiência e produtividade de nossos Tripulantes. Em 31 de dezembro de 2020, tínhamos 74 funcionários por aeronave, em comparação aos 109 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:

Tripulação	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018
Pilotos.....	1.964	1.846	1.741
Comissários de bordo.....	3.052	2.936	2.351
Pessoal de aeroporto	2.532	3.293	3.165
Pessoal de manutenção	2.164	2.217	2.063
Pessoal de call center	634	917	924
Outros.....	1.600	1.980	1.563
Total	11.946	13.189	11.807
FTEs de final de período por aeronave.....	74	93	94

A tabela abaixo demonstra o número de empregados em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, divididos por localização geográfica.

Tripulantes	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2018		
	Brasil	Resto do mundo	Total
Tripulantes	11.696	111	11.807
Tripulantes	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2019		
	Brasil	Resto do mundo	Total
Tripulantes	13.089	100	13.189
Tripulantes	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2020		
	Brasil	Resto do mundo	Total
Tripulantes	11.689	103	11.792

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, catering, abastecimento, transporte de cargas, vigilância, segurança, refeitório, recepção, tecnologia da informação, manutenção, entre outros.

c. *Índice de rotatividade*

Azul S.A.

30/12/2020	30/12/2019	30/12/2018
1,45%	1,18%	0,95%

14.2 - Alterações Relevantes - Recursos Humanos

Não há quaisquer outras informações julgadas relevantes para fins desta seção 14 do Formulário de Referência.

14.3 - Descrição da Política 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 Brasil a 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.

14.3 - Descrição da Política 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 13.4.(a) deste Formulário de Referência.

14.4 - Descrição Das Relações Entre O 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 2020, 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.

14.5 - Outras Informações Relevantes - Recursos Humanos

Em 2020, tendo em vista os impactos da pandemia da Covid-19 e da diminuição das atividades das companhias aéreas e do setor de aviação como um todo, a Companhia divulgou uma série de medidas emergenciais para preservação do caixa em um cenário de incertezas, a fim de reforçar sua solidez financeira e a resiliência dos seus negócios. Também em decorrência da pandemia da Covid-19, a Companhia teve uma redução no quadro de empregados de aproximadamente 10% no ano de 2020.

Dentre as medidas implementadas, estão as reduções e postergações de gastos com recursos humanos, conforme abaixo:

- Programa de Licença Não Remunerada Voluntária, com previsão de períodos de suspensão de contratos de trabalho, seguidos de garantia de emprego provisória proporcional ao período de afastamento.
- Acordos Coletivos de Trabalho firmados entre a Companhia e Sindicatos representantes dos empregados em diversas localidades, com adoção de medidas referentes à:
 - (i) Redução proporcional de jornada de trabalho e salário, seguidas de garantia provisória proporcional ao período de redução de jornada de trabalho e salário;
 - (ii) Suspensão temporária dos contratos de trabalho, seguida de garantia de emprego provisória proporcional ao período de afastamento;
 - (iii) Pagamento de ajuda compensatória mensal durante o período que durar a suspensão dos contratos de trabalho;
 - (iv) Utilização do “Benefício Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda” oferecido pelo Governo para os casos de redução proporcional da jornada de trabalho e do salário e de suspensão dos contratos de trabalho;
 - (v) Prorrogação dos períodos de compensação da jornada de trabalho;
 - (vi) Concessão e antecipação de férias coletivas e/ou individuais, com possibilidade de adiamento do pagamento do terço de férias;
 - (vii) Adiamento do pagamento da Participação nos Lucros e Resultados (PLR);
 - (viii) Implementação de teletrabalho;
 - (ix) Programa de Incentivo a Demissão;
 - (x) Programa de Aposentadoria Incentivada;
 - (xi) Possibilidade de recontração de empregados dispensados, independentemente do lapso temporal (sem a observância de período mínimo contado da demissão);

14.5 - Outras Informações Relevantes - Recursos Humanos

- (xii) Possibilidade de negociação individual com aeroviários hiperssuficientes (nos termos do artigo 444 da Consolidação das Leis do Trabalho);
 - (xiii) Possibilidade de agrupamento de folgas;
 - (xiv) Flexibilização da periodicidade e publicação das escalas de trabalho.
- Elaboração de protocolos, manuais e orientações voltadas à preservação da saúde dos tripulantes;
 - Emissão de boletins e comunicados sobre temas relacionados à pandemia do novo Coronavírus (instruções de médicos sobre o assunto, saúde mental, teletrabalho, atendimento de clientes, uso de máscaras, protocolo médico, dicas de alimentação, dentre outros).

Em vista da redução no quadro de empregados da Companhia, está em curso na Procuradoria Regional do Trabalho no Município de Barueri (Ministério Público do Trabalho da 2ª Região/SP) o Inquérito Civil n. 000539.2020.02.002/4, que visa investigar suposta demissão em massa de empregados da Companhia. A Companhia vem atendendo as solicitações feitas pelo Ministério Público do Trabalho, apresentando documentos e esclarecimentos e participando de audiências telepresenciais quando solicitado. Caso o Ministério Público do Trabalho entenda que não houve descumprimento por parte da Companhia, o Inquérito Civil será arquivado. Caso se entenda que houve descumprimento, poderá ser proposto pelo Ministério Público do Trabalho Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) ou ajuizada Ação Civil Pública sobre o tema.

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo pessoa	CPF/CNPJ		
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais (Unidades)	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações (Unidades)	Total ações %	
Detalhamento por classes de ações (Unidades)						
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
Saleb II Founder 1 LLC						
09.374.308/0001-71	Norte-Americana	Não	Sim	19/09/2017		
Sim	John Peter Rodgerson		Física	233.337.188-98		
0	0,000%	390.218	0,116%	390.218	0,031%	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				
Ameriprise Financial Inc.						
09.305.994/0001-29	Estados Unidos	Não	Não	11/01/2022		
Sim	Velloza Advogados Associados		Jurídica			
0	0,000%	16.923.633	5,043%	16.923.633	1,338%	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				
Calfinco, INC.						
22.699.769/0001-82	Americana	Sim	Não	27/04/2018		
Sim	George Pikielny		Física	004.756.538-15		
0	0,000%	26.995.316	8,044%	26.995.316	2,135%	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				
Rio Novo Locações Ltda.						
04.373.710/0001-18	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017		
Não						
24.524.564	2,640%	0	0,000%	24.524.564	1,939%	

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo pessoa	CPF/CNPJ		
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais (Unidades)	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações (Unidades)	Total ações %	
Detalhamento por classes de ações (Unidades)						
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
David Gary Neeleman						
744.573.731-68	Brasileira-SP	Sim	Sim			
Não						
622.406.638	67,000%	7.329.693	2,184%	629.736.331	49,799%	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				
Capital Research Global Investors						
	Norte Americana	Não	Não	11/03/2020		
Sim	J.P. Morgan S.A. Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários		Juridica	33.851.205/0001-30		
0	0,000%	33.646.662	10,026%	33.646.662	2,661%	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				
Trip Investimentos Ltda.						
15.300.240/0001-89	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017		
Não						
79.705.144	8,580%	5.528.567	1,647%	85.233.711	6,740%	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo pessoa	CPF/CNPJ		
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais (Unidades)	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações (Unidades)	Total ações %	
Detalhamento por classes de ações (Unidades)						
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
Trip Participações S.A.						
09.229.532/0001-70	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017		
Não						
	202.328.712	21,780%	10.702.473	3,189%	213.031.185	16,846%
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				
OUTROS						
	0	0,000%	233.689.676	69,635%	233.689.676	18,480%
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				
ações em tesouraria - Data da última alteração: 30/09/2021						
	0	0,000%	386.630	0,115%	386.630	0,031%
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0,000%				
TOTAL						
	928.965.058	100,000%	335.592.868	99,999%	1.264.557.926	100,000%

15.1 / 15.2 - 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 Mandatário	Tipo pessoa		CPF/CNPJ		
Detalhamento de ações (Unidades)						
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais (Unidades)	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações (Unidades)	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	Brasileira-SP	Não	Sim			
Não						
1	100,000	0	0,000	1	100,000	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %				
TOTAL	0	0.000				
OUTROS						
0	0,000	0	0,000	0	0,000	
TOTAL						
1	100,000	0	0,000	1	100,000	

15.3 - Distribuição de Capital

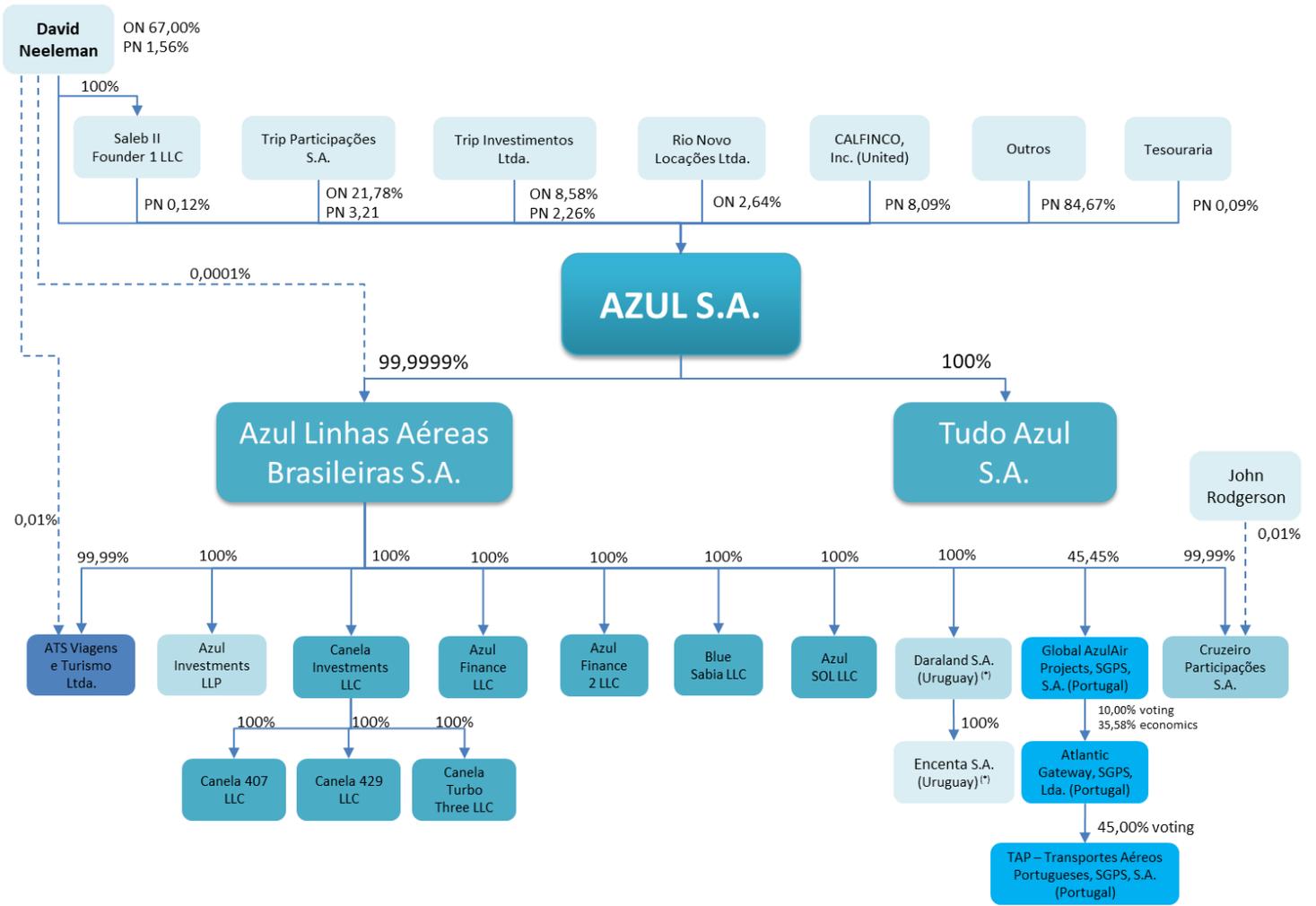
Data da última assembleia / Data da última alteração	29/04/2021
Quantidade acionistas pessoa física (Unidades)	121.168
Quantidade acionistas pessoa jurídica (Unidades)	1.036
Quantidade investidores institucionais (Unidades)	221

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 (Unidades)	306.558.420	33,000%
Quantidade preferenciais (Unidades)	327.498.327	97,585%
Total	634.056.747	50,140%

15.4 - Organograma Dos Acionistas E do Grupo Econômico



Nota: A Sra. Vicki Labrum é a beneficiária final de 28,19% das ações detidas pelo Sr. David Neeleman na Saleb II Founder 1 LLC.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

O Acordo de Acionistas teve seu Aditamento concluído em 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.

a. partes

(i) TRIP Participações S.A. ("TRIP Participações"); (ii) TRIP Investimentos Ltda. ("TRIP Investimentos"); (iii) Rio Novo Locações Ltda. ("Rio Novo", e, em conjunto com TRIP Participações e TRIP Investimentos, "Acionistas da TRIP"); (iv) Calfinco Cayman Ltd. ("Calfinco"); e (vi) David Gary Neeleman ("Sr. Neeleman", sendo a TRIP Participações, TRIP Investimentos, Rio Novo, Calfinco e o Sr. Neeleman doravante designados, em conjunto, como "Acionistas" e, individual e indistintamente, como "Acionista") e, ainda, nós, como interveniente anuente.

b. data de celebração

1º de setembro de 2017

c. prazo de vigência

O prazo de vigência será: (a) de 20 (vinte) anos da data de sua assinatura; ou (b) (i) até a data em que os Acionistas da TRIP passarem a deter menos de 5% das ações ordinárias de nossa emissão; (ii) ou até a data em que a Calfinco detiver menos que 50% do equivalente em ações preferenciais nas quais as ações preferenciais classe C subscritas pela Calfinco em 26 de junho de 2015 foram convertidas.

d. descrição das cláusulas relativas ao exercício do direito de voto e do poder de controle

Sujeitam-se ao Acordo as ações ordinárias e as ações preferenciais detidas pelos Acionistas.

Os Acionistas obrigam-se a exercer o seu direito de voto relativo às suas ações nas nossas assembleias gerais, de maneira a cumprir com os termos e condições do Acordo de Acionistas.

Exceto para as matérias em relação às quais os acionistas detentores de ações preferenciais detêm direito de voto, nos termos do estatuto social, todas as demais decisões das nossas assembleias gerais serão tomadas pelo voto favorável de acionistas detentores de, pelo menos, a maioria das ações ordinárias.

Não obstante o disposto acima, enquanto os Acionistas da TRIP forem detentores, em conjunto, de pelo menos 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, quaisquer alterações ao estatuto social que, ao modificarem os itens abaixo elencados, possam afetar materialmente os direitos dos Acionistas da TRIP, deverão ser necessariamente aprovadas pela maioria dos Acionistas da TRIP:

- os quóruns de deliberações do Conselho de Administração;
- as competências do nosso Conselho de Administração; ou

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

- as regras de convocação, instalação, redução dos poderes e demais disposições relativas às reuniões do Conselho de Administração.

Além disso, enquanto os Acionistas da TRIP forem detentores de, pelo menos 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, quaisquer alterações ao estatuto social que alterarem o número total de conselheiros do nosso Conselho de Administração, que deverá permanecer composto por 14 (quatorze) membros, deverão ser necessariamente aprovadas pela maioria dos Acionistas da TRIP.

e. descrição das cláusulas relativas à indicação de administradores, membros de comitês estatutários ou de pessoas que assumam posições gerenciais

Os Acionistas obrigam-se a votar com suas ações de forma a eleger para integrar o nosso Conselho de Administração os membros do Conselho de Administração indicados de acordo com o disposto abaixo:

Indicação de Conselheiros pelos Acionistas da TRIP:

(a) Enquanto os Acionistas da TRIP, em conjunto, forem detentores de, no mínimo, 20% (vinte por cento) das ações ordinárias, os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 3 (três) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

(b) Caso os Acionistas da TRIP detenham, em conjunto, no mínimo 10% (dez por cento) das ações ordinárias, mas menos de 20% (vinte por cento), os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 2 (dois) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

(c) Caso os Acionistas da TRIP detenham, em conjunto, no mínimo 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, mas menos de 10% (dez por cento), os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 1 (um) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seu respectivo suplente; (ii) indicar quaisquer sucessores do membro indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima.

As pessoas designadas pelos Acionistas da TRIP para fazerem parte do Conselho de Administração não precisam necessariamente se enquadrar como Conselheiro Independente.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

Indicação de Conselheiros pela Calfinco:

(a) Enquanto a Calfinco detiver pelo menos 50% da quantidade de ações preferenciais equivalente às ações preferenciais Classe C convertidas, terá a prerrogativa de: (i) indicar 1 (um) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

Indicação de Conselheiros por Sr. Neeleman:

Observado o disposto no Acordo de Acionistas, o Sr. Neeleman terá a prerrogativa de: (i) indicar os demais membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que tenha indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima.

Os conselheiros nomeados pelo Sr. Neeleman devem ser indicados por assembleia geral de acionistas e devem se qualificar como Conselheiros Independentes, a não ser que o número mínimo de Conselheiros Independentes já tenha sido atingido. Caso os outros titulares de ações ordinárias ou ações preferenciais exerçam seu direito em conformidade com o artigo 141 da Lei das Sociedades por Ações, os Acionistas da TRIP e a Calfinco votarão, obrigatoriamente, no processo de voto múltiplo estabelecido em conformidade com referido no artigo 141 para facultativamente eleger 1 (um) de seus representantes para integrar o Conselho de Administração. Caso os Acionistas da TRIP ou a Calfinco sejam capazes de eleger um de seus representantes no processo de voto múltiplo, o membro em questão será contado, para todos os fins, como parte dos direitos dos Acionistas da TRIP ou da Calfinco, conforme aplicável, de indicar representantes, nos termos mencionados acima.

Se após o processo acima mencionado, o Sr. Neeleman não for capaz de eleger a maioria do Conselho de Administração, as partes do acordo de acionistas votarão a fim de aumentar o número máximo de membros para composição do Conselho de Administração, de modo que Neeleman seja capaz de indicar e eleger o número adicional de membros necessários para atingir, no mínimo, a maioria do Conselho de Administração.

f. descrição das cláusulas relativas à transferência de ações e à preferência para adquiri-las

Observado o disposto no Acordo de Acionistas, na hipótese de os Acionistas da TRIP ou Sr. Neeleman pretenderem transferir uma parte das ações ordinárias, deverá notificar o Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP, conforme o caso, informando sua intenção de transferir uma parte de suas ações ordinárias ("Direito de Venda Conjunta"). Quando os Acionistas da TRIP ou Sr. Neeleman receberem uma notificação enviada pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso, informando sua intenção de transferir uma parte de suas ações ordinárias para um terceiro, os Acionistas da TRIP ou o Sr. Neeleman, notificados conforme o caso, terão o direito de exigir que a transferência das ações objeto da notificação englobe também um percentual de ações ordinárias de sua titularidade equivalente ao resultado da divisão do (i) número de ações ordinárias a serem transferidas pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso; pelo (ii) número total de ações ordinárias detidas pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso, no momento imediatamente anterior à operação em questão, nas mesmas condições sob as quais o Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP, conforme o caso, pretenda transferir as suas ações ordinárias.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

Na hipótese do Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP (“Acionista Ofertado”), conforme o caso, tiver optado por exercer seu Direito de Venda Conjunta, o outro acionista (“Acionista Ofertante”) não poderá validamente concluir qualquer transferência a menos que o terceiro adquirente adquira do Acionista Ofertado, concomitantemente, as ações ordinárias que faça jus a vender, nos mesmos termos e condições com os quais o adquirente houver concordado em adquirir as Ações Ofertadas, observado o disposto no Acordo de Acionistas. Caso o Acionista Ofertado não aceite celebrar os contratos definitivos com os mesmos termos e condições dos contratos definitivos negociados pelo Acionista Ofertante, o Acionista Ofertante estará livre para concluir a transferência.

Além disso, os Acionistas terão o direito de realizar a primeira oferta de venda de suas ações ordinárias aos demais Acionistas, nos termos do Acordo de Acionistas, observado o seguinte:

Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP. Caso Sr. Neeleman queira dispor de suas ações ordinárias de forma que, após essa disposição ou transferência, as ações ordinárias de sua titularidade passem a representar menos do que 50% (cinquenta por cento) mais uma ação ordinária de nossa emissão, e em cada disposição ou transferência de ações ordinárias subsequentes (as “Ações Ofertadas Neeleman”) deverá, primeiramente, antes de ofertar a qualquer terceiro, informar e notificar, por escrito, tal intenção aos Acionistas da TRIP, especificando os termos e condições com base nos quais pretende transferir as Ações Ofertadas Neeleman, incluindo o número de Ações Ofertadas Neeleman, o preço por ação respectivo, as condições de pagamento e outras condições relevantes da transferência desejada. Os termos e condições acerca da efetivação do exercício do Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP estão especificados no Acordo de Acionistas.

Direito de Primeira Oferta Neeleman. Caso os Acionistas da TRIP queiram dispor de qualquer de suas ações ordinárias (“Ações Ofertadas Acionistas da TRIP”) deverão, primeiramente, antes de ofertar a qualquer terceiro, informar e notificar, por escrito, tal intenção ao Sr. Neeleman, especificando os termos e condições com base nos quais pretendem transferir as Ações Ofertadas Acionistas da TRIP, incluindo o número de Ações Ofertadas Acionistas da TRIP, o preço por ação respectivo, as condições de pagamento e outras condições relevantes da transferência desejada. Os termos e condições acerca da efetivação do exercício do Direito de Primeira Oferta Neeleman estão especificados no Acordo de Acionistas.

Cumprе ressaltar que o exercício do Direito de Venda Conjunta, o Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP e o Direito de Primeira Oferta Neeleman não serão aplicáveis quando a Transferência das Ações Ordinárias detidas pelo Sr. Neeleman ou Acionistas da TRIP, conforme o caso, for efetuada para quaisquer de suas afiliadas. Devendo ainda, o Sr. Neeleman e Acionistas da TRIP observar, em qualquer hipótese, a necessidade de submeter à prévia aprovação da Agência Nacional de Aviação Civil eventuais pedidos de transferência de ações.

g. descrição das cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do Conselho de Administração ou de outros órgãos de fiscalização e controle

O Acordo de Acionistas não prevê cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do nosso Conselho de Administração ou de outros órgãos de fiscalização e controle, exceto pela restrição ao Sr. Neeleman de votar em qualquer deliberação relacionada à conversão dos *Bonds* da TAP em ações da TAP.

15.6 - Alterações Relevantes Nas Participações Dos Membros do Grupo de Controle E Administradores do Emissor

Em 14 de abril de 2020, a Companhia anunciou que a posição de ações não-votantes de David Neeleman foi reduzida de 11.432.352 ações preferenciais para 2.116.004 ações preferenciais durante o mês de março de 2020. Não houve mudança na posição de ações votantes, representada por 622.406.638 ações ordinárias. Como consequência, nosso acionista Controlador passou a deter direta e indiretamente 67% do nosso capital com direito a voto, 49,6% de nosso capital e 3% de exposição econômica. David Neeleman havia contratado empréstimo pessoal em 2019, no valor total de US\$30 milhões, com parte de suas ações preferenciais da Azul dadas como garantia. O impacto da pandemia da COVID-19 nos mercados desencadeou uma chamada de margem em tal empréstimo, e dada a velocidade dos desenvolvimentos, e o fato de o Sr. Neeleman não ter liquidez em nenhum outro investimento no setor, incluindo seus investimentos nas empresas TAP e Breeze, não havia tempo hábil para acessar outras fontes de capital. Consequentemente, os bancos credores alienaram parte de suas ações preferenciais para satisfazer a chamada de margem em seu empréstimo.

Em 31 de dezembro de 2020, conforme indicado no item 15.1, David Neeleman detinha 5.201.572 ações preferenciais, que foram adquiridas durante o ano provenientes de outorga de plano de ações.

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Aquisição de <i>Bonds</i> da TAP
Principais condições do negócio	Em decorrência do Contrato de Empréstimo celebrado com a HNA, adquirimos, em 14 de março de 2016, <i>Bonds</i> série A conversíveis em ações da TAP, pelo valor de €90 milhões. Os <i>Bonds</i> são conversíveis, em todo ou em parte, em ações da TAP. Se esses <i>Bonds</i> forem convertidos, as ações da TAP convertidas representarão 6,0% do capital social votante da TAP, com o direito de receber dividendos e possuir uma participação econômica de até 41,25% na TAP. A opção de converter tais <i>Bonds</i> começou em julho de 2016 e vence em 10 anos contados da data de emissão de tais <i>Bonds</i> . 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 bônus seniores detidos pela Companhia no valor de €90 milhões com vencimento em 2026. Todas as demais condições contratuais dos bônus seniores foram mantidas, incluindo o status de credor sênior, taxa de juros anual de 7,5% e o direito à constituição das garantias previstas nos respectivos 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

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Oferta Pública Secundária de ADSs no Exterior
Principais condições do negócio	<p>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. Conseqüentemente, 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.</p>
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	<p>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.</p>
Quadro societário antes e depois da operação	<p><u>Antes:</u></p> <p>David Neeleman (49,76%) Saleb II Founder 1 LLC (0,61%) Trip Participações S.A. (17,53%) Trip Investimentos Ltda. (6,95%) Hainan Airlines Co., Ltd. (4,63%)</p> <p><u>Depois:</u></p> <p>David Neeleman (49,76%) Saleb II Founder 1 LLC (0,61%) Trip Participações S.A. (17,53%) Trip Investimentos Ltda. (6,95%) Hainan Airlines Co., Ltd. (0,00%)</p>

15.7 - Principais Operações Societárias

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. 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

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Acordo de Investimento com a Knighthood Capital Management, LLC e a Certares Management LLC
Principais condições do negócio	<p>Como resultado de uma negociação privada entre as partes, em 20 de outubro de 2020, foi celebrado um acordo de investimento entre a Companhia, Knighthood 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:</p> <p>(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 <i>bookbuilding</i> ("<u>Limite Superior do Preço de Conversão por Ação Preferencial</u>"); e (b) 125,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de <i>bookbuilding</i> ("<u>Limite Inferior do Preço de Conversão por Ação Preferencial</u>"); (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 <i>bookbuilding</i> 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 <i>bookbuilding</i> 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.</p>

15.7 - Principais Operações Societárias

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 *bookbuilding*, 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., Knighthood 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 possui 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

15.7 - Principais Operações Societárias

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

15.8 - Outras Informações Relevantes - Controle E Grupo Econômico

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 15 do Formulário de Referência.

16.1 - Descrição Das Regras, Políticas E Práticas do Emissor Quanto À Realização de Transações Com Partes Relacionadas

Em 8 de novembro de 2017 foi aprovada, pelo Conselho de Administração, a Política para Transações entre 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 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 que 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 site de Relações com Investidores (www.veeazul.com.br/ri), e nas páginas eletrônicas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (www.b3.com.br).

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de dívida	Taxa de juros cobrados
Abhi Manoj Shah	30/10/2020	19.000,00	646.000,00	Não foi possível aferir.	36 meses	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Diretor Estatutário da Azul S.A.						
Objeto contrato	Locação de imóvel residencial						
Garantia e seguros	Não aplicável.						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual e término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de outorga de fiança locatícia, que visa garantir as obrigações decorrentes de contrato de locação residencial celebrado por um de nossos executivos. O valor do contrato locação objeto da garantia é devido mensalmente, sendo corrigido anualmente pelo IGP-M.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como fiadora.						
Azul Investments LLP	13/12/2017	365.574.790,28	2.166.204.059,30	365.574.790,28	Vencimento em 26/10/2024	SIM	2,650000
Relação com o emissor	Controlada						
Objeto contrato	Mútuo						
Garantia e seguros	Não aplicável						
Rescisão ou extinção	Não aplicável						
Natureza e razão para a operação	Internalização de recursos obtidos com a emissão de notes pela Azul Investments LLP nos EUA.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como devedora, e a Azul Investments LLP, como credora						
Caprioli Turismo Ltda.	26/03/2018	20.000,00	19.552,41	20.000,00	5 anos	SIM	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						
Garantia e seguros	Nota Promissória avalizada pelos sócios da emitente						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de dívida	Taxa de juros cobrados
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 condições contratuais seguem o mesmo padrão utilizado para outras agências de viagens do mesmo porte, com a qual a Azul Linhas Aéreas contrata. A transação foi aprovada pelo Conselho de Administração, com abstenção de voto do Sr. José Mario Caprioli dos Santos.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Águia Branca Participações S.A.	01/11/2015	51.359,34	-	51.359,34	31/10/2021	NÃO	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	Prestação de serviços de hospedagem e disponibilização de sistemas de informática, que ficarão armazenados nos servidores da Águia Branca Participações S.A.						
Garantia e seguros	N/A						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Contrato de prestação de serviços.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é contratante, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Breeze Aviation Group	26/12/2019	24.166.836,52	24.166.836,52	24.166.836,52	-	NÃO	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.						
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 sócio controlador da Azul com sede nos Estados Unidos. A transação foi aprovada pelos acionistas da Azul em Assembleia Geral Extraordinária no dia 2 de março de 2020. Em 29 de dezembro de 2020, a Companhia subarrendou uma aeronave à Breeze e registrou um saldo a receber.						
Posição contratual do emissor	Outra						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de dívida	Taxa de juros cobrados
Especificar	O emissor não é contratante, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
John Peter Rodgerson	13/11/2018	32.000,00	192.000,00	Não foi possível aferir.	30 meses	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Diretor Presidente da Azul S.A.						
Objeto contrato	Locação de imóvel residencial						
Garantia e seguros	Não aplicável.						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual e término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de outorga de fiança locatícia, que visa garantir as obrigações decorrentes de contrato de locação residencial celebrado por um de nossos executivos. O valor do contrato locação objeto da garantia é devido mensalmente, sendo corrigido anualmente pelo IGP-M.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é contratante, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como fiadora.						

16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado

identificar as medidas tomadas para tratar de conflitos de interesses; e

Adotamos práticas de governança corporativa recomendadas e/ou exigidas pela legislação, incluindo as regras do Regulamento de Listagem do Nível 2 de Governança Corporativa. Qualquer operação ou conjunto de operações envolvendo nós e qualquer parte relacionada, direta ou indiretamente, são submetidas ao nosso Conselho de Administração. Além disso, nosso Comitê de ESG é responsável por analisar e se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre nós e nossos conselheiros, bem como opinar sobre a realização de qualquer negócio entre, de um lado, os nossos acionistas ou diretores ou partes relacionadas, seus respectivos cônjuges, ascendentes, parentes até o terceiro grau, seus Controladores ou pessoas sob Controle comum, e, de outro, nós ou nossas Controladas, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no nosso setor. Assim, as nossas operações, especialmente aquelas entre partes relacionadas, são submetidas a nossos órgãos decisórios, conforme as regras vigentes.

Nos termos da Política de Transações com Partes Relacionadas da Companhia (vide item 16.1 desse Formulário de Referência), a pessoa envolvida no processo de aprovação que tenha um potencial Conflito de Interesses com a decisão a ser tomada deverá declarar-se impedida, explicando seu envolvimento na transação e, se for solicitada, fornecendo detalhes da transação e das partes envolvidas. 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 deliberações.

demonstrar o caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado

Nossas operações e negócios com partes relacionadas são realizadas com o intuito de melhorar o nosso desempenho e levam sempre em consideração o critério do melhor preço, prazo, melhor capacitação técnica e encargos financeiros compatíveis com as práticas usuais de mercado, sendo que todos estabelecem prazos para sua efetiva realização (quitação) – ou quando de prazo indeterminado, nos garantem o direito de rescindi-los a nosso exclusivo critério, bem como taxas de juros de mercado (quando aplicável).

Todas as transações com partes relacionadas da Companhia observam os princípios da competitividade (preços e condições dos serviços compatíveis com os praticados no mercado); da conformidade (aderência dos serviços prestados aos termos e responsabilidades contratuais praticados pela Companhia, bem como aos controles adequados de segurança das informações); e da transparência (reporte adequado das condições acordadas com a devida aplicação, bem como reflexos destas nas demonstrações financeiras da Companhia). Na Transação entre Partes Relacionadas da Companhia sempre são observados os mesmos princípios e procedimentos que norteiam negociações feitas pela Companhia com partes não relacionadas.

16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado

16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado

Adicionalmente, na análise para aprovação de todas as Transações com Partes Relacionadas da Companhia indicadas no item 16.2, os órgãos da Administração consideraram os seguintes fatores, pelo menos:

- A existência de motivos claramente demonstráveis, do ponto de vista dos negócios da Companhia, para a realização daquela transação;
- Se a transação estava sendo realizada em Condições de Mercado e, ainda, em consonância com as demais práticas utilizadas pela Administração da Companhia, tais como as diretrizes dispostas no Código de Ética e Conduta da Companhia;
- O resultado do processo competitivo para a referida contratação;
- Possíveis disposições ou limitações impostas à Companhia e/ou a suas controladas resultantes da celebração da transação ou se a transação incluía qualquer risco em potencial à Companhia e/ou suas controladas (incluindo risco reputacional);
- A metodologia de precificação utilizada e outras possíveis formas alternativas de precificação da transação; e
- A extensão do interesse da Parte Relacionada na transação, considerando o montante da transação, a situação financeira da Parte Relacionada, a natureza direta ou indireta do interesse da Parte Relacionada na transação e a natureza contínua ou não da transação.

São estritamente vedadas transações com Partes Relacionadas que não sejam em Condições de Mercado e que envolvam remuneração não justificável ou desproporcional em termos de geração de valor para a Companhia e para os seus acionistas.

16.4 - Outras Informações Relevantes - Transações Com Partes Relacionadas

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 16 do Formulário de Referência.

17.1 - Informações Sobre O Capital Social

Data da autorização ou aprovação	Valor do capital (Reais)	Prazo de integralização	Quantidade de ações ordinárias (Unidades)	Quantidade de ações preferenciais (Unidades)	Quantidade total de ações (Unidades)
Tipo de capital	Capital Emitido				
05/05/2022	2.313.855.127,12		928.965.058	335.604.858	1.264.569.916
Tipo de capital	Capital Subscrito				
05/05/2022	2.313.855.127,12		928.965.058	335.604.858	1.264.569.916
Tipo de capital	Capital Autorizado				
05/05/2022	0,00		0	98.924.318	98.924.318
Tipo de capital	Capital Emitido				
22/02/2022	2.290.996.074,44		928.965.058	335.592.858	1.264.557.916
Tipo de capital	Capital Subscrito				
22/02/2022	2.290.996.074,44		928.965.058	335.592.858	1.264.557.916
Tipo de capital	Capital Autorizado				
22/02/2022	0,00		0	100.837.166	100.837.166
Tipo de capital	Capital Emitido				
08/11/2021	2.290.876.203,44		928.965.058	333.644.960	1.262.610.018
Tipo de capital	Capital Subscrito				
08/11/2021	2.290.876.203,44		928.965.058	333.644.960	1.262.610.018
Tipo de capital	Capital Autorizado				
08/11/2021	0,00		0	100.872.216	100.872.216
Tipo de capital	Capital Emitido				
09/08/2021	2.290.336.957,61		928.965.058	333.605.241	1.262.570.299

Tipo de capital	Capital Subscrito				
09/08/2021	2.290.336.957,61		928.965.058	333.605.241	1.262.570.299
Tipo de capital	Capital Autorizado				
09/08/2021	0,00		0	100.911.935	100.911.935
Tipo de capital	Capital Integralizado				
03/05/2021	2.290.336.957,61		928.965.058	333.605.241	1.262.570.299

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
28/09/2016	Assembleia Geral	28/09/2016	324.792.000,00	Subscrição particular	0	7.022.381	7.022.381	0,27907664	46,25	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Perspectiva de rentabilidade futura da Companhia, de acordo com o Art. 170, §1º, inciso I, da Lei 6.404/76.								
Forma de integralização		Conversão de empréstimo em face da Companhia.								
10/04/2017	Conselho de Administração	10/04/2017	1.323.000,00	Subscrição pública	0	63.000.000	63.000.000	44,43768682	21,00	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		O preço por ação é justificado na medida em que o preço de mercado das Ações da Oferta Global foi aferido de acordo com a realização do Procedimento de Bookbuilding.								
Forma de integralização		As ações sob forma de ADSs, representados por ADRs, objeto da Oferta Internacional foram integralizadas à vista, em 17/04/2017, em dólares norte-americanos, de acordo com as cláusulas do Contrato de Distribuição Internacional.								
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	8.428.471,42	Subscrição particular	0	2.464.465	2.464.465	0,19600173	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	5.281.057,60	Subscrição particular	0	820.040	820.040	0,12280950	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	4.998.267,16	Subscrição particular	0	329.701	329.701	0,11623329	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	938.659,04	Subscrição particular	0	54.352	54.352	0,02182825	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	726.375,00	Subscrição particular	0	37.500	37.500	0,01689165	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	1.038.380,40	Subscrição particular	0	303.620	303.620	0,04806676	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	830.646,72	Subscrição particular	0	54.792	54.792	0,03845074	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	435.963,88	Subscrição particular	0	25.244	25.244	0,02018082	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	280.477,60	Subscrição particular	0	14.480	14.480	0,01298334	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	503.994,40	Subscrição particular	0	78.260	78.260	0,02332997	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	2.902.964,40	Subscrição particular	0	848.820	848.820	0,00134187	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	3.615.416,00	Subscrição particular	0	561.400	561.400	0,00167119	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	516.695,55	Subscrição particular	0	43.603	43.603	0,00023884	11,85	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	2.163.102,04	Subscrição particular	0	125.252	125.252	0,00099987	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	1.607.903,70	Subscrição particular	0	83.010	83.010	0,00074324	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	8.330.905,12	Subscrição particular	0	549.532	549.532	0,00385088	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	668.093,58	Subscrição particular	0	195.349	195.349	0,03061119	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	28.980,00	Subscrição particular	0	4.500	4.500	0,00132783	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	21.627.423,15	Subscrição particular	0	1.825.099	1.825.099	0,99094078	11,85	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	16.786,44	Subscrição particular	0	972	972	0,00076913	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	28.822,56	Subscrição particular	0	1.488	1.488	0,00132061	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
30/10/2018	Conselho de Administração	30/10/2018	203.134,32	Subscrição particular	0	59.396	59.396	0,00921292	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
30/10/2018	Conselho de Administração	30/10/2018	74.704,00	Subscrição particular	0	11.600	11.600	0,00338811	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/11/2018	Conselho de Administração	05/11/2019	126.232,20	Subscrição particular	0	36.910	36.910	0,00564388	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/11/2018	Conselho de Administração	05/11/2019	730.814,59	Subscrição particular	0	42.317	42.317	0,03267494	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	1.164.817,80	Subscrição particular	0	340.590	340.590	0,05282232	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	461.104,00	Subscrição particular	0	71.600	71.600	0,02091021	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	1.433.923,76	Subscrição particular	0	94.586	94.586	0,06502577	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	353.862,30	Subscrição particular	0	20.490	20.490	0,01604700	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	409.830,46	Subscrição particular	0	21.158	21.158	0,01858505	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	429.394,25	Subscrição particular	0	19.025	19.025	0,01947223	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	671.517,00	Subscrição particular	0	196.350	196.350	0,03039343	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	425.684,00	Subscrição particular	0	66.100	66.100	0,01926682	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	1.550.086,65	Subscrição particular	0	130.809	130.809	0,07015824	11,85	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	638.175,36	Subscrição particular	0	42.096	42.096	0,02888436	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	748.809,93	Subscrição particular	0	43.359	43.359	0,03389177	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	996.683,35	Subscrição particular	0	51.455	51.455	0,04511073	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	311.172,59	Subscrição particular	0	13.787	13.787	0,01408394	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	524.149,20	Subscrição particular	0	153.260	153.260	0,02366621	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	36.064,00	Subscrição particular	0	5.600	5.600	0,00162835	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	20.594.032,05	Subscrição particular	0	1.737.893	1.737.893	0,92985506	11,85	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	530.600,00	Subscrição particular	0	35.000	35.000	0,02395748	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	25.628,68	Subscrição particular	0	1.484	1.484	0,00115718	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	28.745,08	Subscrição particular	0	1.484	1.484	0,00129789	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	124.496,12	Subscrição particular	0	5.516	5.516	0,00562121	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	22.540,00	Subscrição particular	0	3.500	3.500	0,00100777	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	676.499,84	Subscrição particular	0	44.624	44.624	0,03024651	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	1.363.357,45	Subscrição particular	0	70.385	70.385	0,06095613	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	1.051.784,57	Subscrição particular	0	46.601	46.601	0,04702561	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	126.232,20	Subscrição particular	0	36.910	36.910	0,00564388	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	730.814,59	Subscrição particular	0	42.317	42.317	0,03267494	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	5.814,00	Subscrição particular	0	1.700	1.700	0,00025948	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	392.007,28	Subscrição particular	0	25.858	25.858	0,01749570	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	205.133,06	Subscrição particular	0	11.878	11.878	0,00915531	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	230.115,60	Subscrição particular	0	11.880	11.880	0,01027030	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	896.119,28	Subscrição particular	0	39.704	39.704	0,03999475	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	1.137.000,00	Subscrição particular	0	75.000	75.000	0,05068618	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	22.540,00	Subscrição particular	0	3.500	3.500	0,00100481	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	18.468,00	Subscrição particular	0	5.400	5.400	0,00082328	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	71.901,44	Subscrição particular	0	3.712	3.712	0,00320529	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	93.349,52	Subscrição particular	0	4.136	4.136	0,00416142	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	516.695,55	Subscrição particular	0	43.603	43.603	0,02303371	11,85	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
10/11/2020	Conselho de Administração	10/11/2020	4.275,00	Subscrição particular	0	1.250	1.250	0,00019042	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
10/11/2020	Conselho de Administração	10/11/2020	1.288.000,00	Subscrição particular	0	200.000	200.000	0,05737002	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
01/03/2021	Conselho de Administração	01/03/2021	1.983,60	Subscrição particular	0	580	580	0,00008830	3,42	R\$ por Unidade

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

01/03/2021	Conselho de Administração	01/03/2021	20.594.032,05	Subscrição particular	0	1.737.893	1.737.893	0,91677049	11,85	R\$ por Unidade
------------	---------------------------	------------	---------------	-----------------------	---	-----------	-----------	------------	-------	-----------------

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

01/03/2021	Conselho de Administração	01/03/2021	28.745,08	Subscrição particular	0	1.484	1.484	0,00127963	19,37	R\$ por Unidade
------------	---------------------------	------------	-----------	-----------------------	---	-------	-------	------------	-------	-----------------

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

03/05/2021	Conselho de Administração	03/05/2021	112.860,00	Subscrição particular	0	33.000	33.000	0,00497840	3,42	R\$ por Unidade
------------	---------------------------	------------	------------	-----------------------	---	--------	--------	------------	------	-----------------

Capital social por classe ações

Classe ação preferencial	Quantidade ação por classe (Unidades)
PNA	33.000

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

03/05/2021	Conselho de Administração	03/05/2021	1.288,00	Subscrição particular	0	200	200	0,00005682	6,44	R\$ por Unidade
------------	---------------------------	------------	----------	-----------------------	---	-----	-----	------------	------	-----------------

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
03/05/2021	Conselho de Administração	03/05/2021	22.144.118,70	Subscrição particular	0	1.868.702	1.868.702	0,97680621	11,85	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
03/05/2021	Conselho de Administração	03/05/2021	62.225,49	Subscrição particular	0	2.757	2.757	0,00274485	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/08/2021	Conselho de Administração	09/08/2021	1.710,00	Subscrição particular	0	500	500	0,00007469	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/08/2021	Conselho de Administração	09/08/2021	8.114,40	Subscrição particular	0	1.260	1.260	0,00035445	6,44	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/08/2021	Conselho de Administração	09/08/2021	184.618,48	Subscrição particular	0	12.178	12.178	0,00806436	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/08/2021	Conselho de Administração	09/08/2021	51.274,63	Subscrição particular	0	2.969	2.969	0,00223974	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
09/08/2021	Conselho de Administração	09/08/2021	607.617,53	Subscrição particular	0	31.369	31.369	0,02654148	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
09/08/2021	Conselho de Administração	09/08/2021	171.125,74	Subscrição particular	0	7.582	7.582	0,00747498	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
08/11/2021	Conselho de Administração	08/11/2021	53.010,00	Subscrição particular	0	15.500	15.500	0,00231451	0,00	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
08/11/2021	Conselho de Administração	08/11/2021	76.920,58	Subscrição particular	0	4.454	4.454	0,00335848	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
08/11/2021	Conselho de Administração	08/11/2021	186.676,47	Subscrição particular	0	8.271	8.271	0,00815061	22,57	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
08/11/2021	Conselho de Administração	08/11/2021	222.638,78	Subscrição particular	0	11.494	11.494	0,00972079	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferenciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
05/05/2022	Conselho de Administração	05/05/2022	15.390,00	Subscrição particular	0	4.500	4.500	0,00067176	3,42	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/05/2022	Conselho de Administração	05/05/2022	165.456,24	Subscrição particular	0	10.914	10.914	0,00722202	15,16	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/05/2022	Conselho de Administração	05/05/2022	184.633,57	Subscrição particular	0	10.691	10.691	0,00805910	17,27	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/05/2022	Conselho de Administração	05/05/2022	349.454,17	Subscrição particular	0	18.041	18.041	0,01525337	19,37	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								
05/05/2022	Conselho de Administração	05/05/2022	22.144.118,70	Subscrição particular	0	1.868.702	1.868.702	0,96657166	11,85	R\$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão		Plano de outorga de opção de compra de ações.								
Forma de integralização		À vista, mediante pagamento em dinheiro.								

17.3 - Informações Sobre Desdobramentos, Grupamentos E Bonificações de Ações

Data aprovação	Quantidade de ações antes da aprovação (Unidades)			Quantidade de ações depois da aprovação (Unidades)		
	Quantidade ações ordinárias	Quantidade ações preferenciais	Quantidade total ações	Quantidade ações ordinárias	Quantidade ações preferenciais	Quantidade total ações
Desdobramento						
23/02/2017	464.482.529	127.285.633	591.768.162	928.965.058	254.571.266	1.183.536.324

17.4 - Informações Sobre Reduções do Capital Social

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não houve redução do nosso capital social até a data deste Formulário de Referência.

17.5 - Outras Informações Relevantes

Conversão das Ações Preferenciais

- Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 3 de fevereiro de 2017, a totalidade dos nossos acionistas aprovou a conversão da totalidade das (i) 5.421.896 (cinco milhões, quatrocentas e vinte e uma mil, oitocentas e noventa e seis) ações preferenciais classe C em 5.421.896 (cinco milhões, quatrocentas e vinte e uma mil, oitocentas e noventa e seis) ações preferenciais classe A, sendo a referida conversão efetuada à razão de 1 (uma) ação preferencial classe A para cada 1 (uma) ação preferencial classe C convertida; e (ii) 31.620.950 (trinta e um milhões, seiscentas e vinte mil, novecentas e cinquenta) ações preferenciais classe D em 31.620.950 (trinta e um milhões, seiscentas e vinte mil, novecentas e cinquenta) classe A, (sem considerar o desdobramento de ações em 23 de fevereiro de 2017 para esses valores) sendo a referida conversão efetuada à razão de 1 (uma) ação preferencial classe A para cada 1 (uma) ação preferencial classe D convertida. As ações preferenciais classe A passaram a ser designadas como ações preferenciais, tendo em vista a existência de somente uma classe dessas ações.

Desdobramento de Ações

- O desdobramento de ações mencionado no item 17.3 deste Formulário de Referência foi aprovado pela unanimidade dos presentes na Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária do dia 23 de fevereiro de 2017 na proporção de duas novas ações preferenciais da mesma classe para cada uma ação preferencial então existente e duas novas ações ordinárias para cada uma ação ordinária existente. Em razão do desdobramento de ações também foi alterado o limite do capital autorizado da Emissora pela emissão de ações preferencias na mesma proporção.

18.1 - Direitos Das Ações

Espécie de ações ou CDA	Ordinária
Tag along	100,000000
Direito a dividendos	O direito a receber dividendos dos titulares de ações ordinárias de nossa emissão é em valor 75 vezes inferior ao dividendo atribuído aos titulares de ações preferencias de nossa emissão. O dividendo obrigatório é baseado na porcentagem do lucro líquido ajustado, em vez de um valor monetário fixo por ação. De acordo com nosso Estatuto Social, no mínimo 0,1% do saldo de lucro líquido do exercício social anterior, calculado conforme a Lei das S.A. e as práticas contábeis adotadas no Brasil, deve ser distribuído a título de dividendo obrigatório anual. Podemos suspender a distribuição obrigatória de dividendos de qualquer exercício social que seja inviável dada a nossa situação financeira na época. Tal suspensão está sujeita à revisão do Conselho Fiscal, quando instalado, e aprovação pelos acionistas. O Conselho de Administração deve registrar uma justificativa para tal suspensão na CVM. Os dividendos não distribuídos por causa da suspensão devem ser destinados a uma reserva especial.
Direito a voto	Pleno
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Os acionistas poderão, a qualquer tempo, converter ações da espécie ordinária em preferencial, à razão de 75 (setenta e cinco) ações ordinárias para 1 (uma) ação preferencial, desde que integralizadas e não haja violação à proporção legal de ações ordinárias e preferenciais. Os pedidos de conversão deverão ser encaminhados por escrito ao Diretor de Relações com Investidores informando a quantidade de ações ordinárias que o acionista pretende converter. Após o recebimento do pedido iremos comunicar os demais acionistas detentores de ações ordinárias concedendo-lhes 15 (quinze) dias de prazo para que exerçam seu direito de converter suas ações ordinárias.
Direito a reembolso de capital	Sim
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. Para maiores informações ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.
Restrição a circulação	Não
Resgatável	Não
Hipóteses de resgate e fórmula de cálculo do valor de resgate	
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.
Outras características relevantes	Para informações a respeito da obrigatoriedade de realização de oferta pública de aquisição de ações vide item 18.2 do presente Formulário de Referência. Outras características relevantes das ações ordinárias foram indicadas no item 18.12 deste Formulário de Referência.
Espécie de ações ou CDA	Preferencial
Tag along	7500,000000

18.1 - Direitos Das Ações

Direito a dividendos	O direito a receber dividendos dos nossos acionistas preferencialistas é em valor equivalente a 75 vezes o dividendo atribuído aos titulares de ações ordinárias de nossa emissão. No mínimo 0,1% do saldo de lucro líquido do exercício social anterior, calculado conforme a Lei das Sociedades por Ações e as práticas contábeis adotadas no Brasil, deve ser distribuído a título de dividendo obrigatório anual. Podemos suspender a distribuição obrigatória de dividendos de qualquer exercício social caso o Conselho de Administração informe à Assembleia Geral Ordinária que tal distribuição seria inviável dada a nossa situação financeira na época. Tal suspensão está sujeita à revisão do Conselho Fiscal, quando instalado, e aprovação pelos acionistas. O Conselho de Administração deve registrar uma justificativa para tal suspensão na Comissão de Valores Mobiliários. Os dividendos não distribuídos por causa da suspensão devem ser destinados a uma reserva especial.
Direito a voto	Restrito
Descrição de voto restrito	Todas as ações preferenciais de emissão da Companhia conferem direito de voto restrito a determinadas matérias, incluindo as matérias previstas no item 4.1 do Regulamento do Nível 2, conforme lista completa disponibilizada no item 18.12 deste Formulário de Referência.
Conversibilidade	Não
Direito a reembolso de capital	Sim
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, conforme disposto no item 18.12 abaixo. Após o reembolso prioritário do capital dos acionistas preferencialistas, conforme disposto no item 18.12, e o reembolso do capital das ações ordinárias, haverá rateio do total dos ativos remanescentes que couberem entre os acionistas, de acordo com suas Participações nos Dividendos a que fazem jus as ações preferencias. Para maiores informações sobre reembolso em caso de liquidação e também sobre reembolso em caso de exercício do direito de retirada, nos termos da lei, ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.
Restrição a circulação	Não
Resgatável	Não
Hipóteses de resgate e fórmula de cálculo do valor de resgate	
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 Nonο e Décimo Segundo do artigo 5º do Estatuto Social, somente poderão ser alterados mediante aprovação pelos acionistas preferencialistas em assembleia especial. Para maiores informações ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.
Outras características relevantes	Para informações a respeito da obrigatoriedade de realização de oferta pública de aquisição de ações vide item 18.2 do presente Formulário de Referência. Outras características relevantes das ações preferenciais foram indicadas no item 18.12 deste Formulário de Referência.

18.2 - Descrição de Eventuais Regras Estatutárias Que Limitem O Direito de Voto de Acionistas Significativos ou Que os Obriguem A Realizar Oferta Pública

- De acordo com o nosso Estatuto Social, a alienação do nosso controle, direta ou indiretamente, tanto por meio de uma única operação, quanto por meio de operações sucessivas, deverá ser contratada sob condição, suspensiva ou resolutiva, de que o adquirente do controle obrigue-se a efetivar oferta pública de aquisição das demais ações ou valores mobiliários conversíveis em ações dos nossos outros acionistas, observando as condições e os prazos previstos na legislação vigente, no Regulamento do Nível 2, de forma a lhes assegurar às ações ordinárias o tratamento igualitário àquele dado ao acionista controlador alienante e às ações preferenciais mesmas condições oferecidas aos detentores de ações ordinárias e preço por ação preferencial equivalente a 75 (setenta e cinco) vezes o preço por ação ordinária pago. Ademais, a oferta pública também será exigida quando houver cessão onerosa de direitos de subscrição ou opção de aquisição de ações ou outros títulos ou direitos relativos a títulos ou valores mobiliários conversíveis em ações, ou que deem direito à sua subscrição ou aquisição, conforme o caso, que venha a resultar na alienação do nosso controle; ou em caso de alienação do controle de sociedade(s) que detenha(m) o poder de nosso controle, sendo que, nesse caso, o acionista controlador alienante ficará obrigado a declarar à B3 o valor atribuído a nós nessa alienação, anexando documentação comprobatória.
- Adicionalmente, aquele que atingir participação de 30% de ações ordinárias de nossa emissão (“Participação Acionária Relevante”) estará obrigado a efetivar oferta pública de aquisição de ações e valores mobiliários conversíveis em ações de emissão da Companhia. O preço a ser ofertado aos titulares de ações com direito a voto será o maior preço pago pelo acionista adquirente para aquisição de ações ordinárias de emissão da Companhia nos 12 (doze) meses que antecederem o atingimento da Participação Acionária Relevante, ajustado por eventos societários, tais com a distribuição de dividendos ou juros sobre capital próprio, grupamentos, desdobramentos, bonificações, exceto aqueles relacionados a operações de Reorganização Societária. O preço a ser ofertado aos titulares de ações preferenciais e valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais será de 75 (setenta e cinco vezes) o valor oferecido aos titulares de ações com direito a voto.
- Ainda nos termos do Estatuto Social da Companhia, caso seja deliberada a saída da Companhia do Nível 2 de Governança Corporativa para que os valores mobiliários por ela emitidos passem a ser admitidos à negociação fora do Nível 2, ou em virtude de operação de reorganização societária, na qual a sociedade resultante dessa reorganização não tenha seus valores mobiliários admitidos à negociação no Nível 2 de Governança Corporativa no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da data da assembleia geral que aprovou a referida operação, o Acionista Controlador deverá efetivar oferta pública de aquisição das ações pertencentes aos demais acionistas da Companhia, no mínimo, pelo respectivo Valor Econômico, a ser apurado em laudo de avaliação elaborado nos termos do Artigo 46 do Estatuto Social, respeitadas as normas legais e regulamentares aplicáveis.

18.3 - Descrição de Exceções E Cláusulas Suspensivas Relativas A Direitos Patrimoniais ou Políticos Previstos no Estatuto

- Conforme previsto no Estatuto Social da Companhia, todo acionista que adquirir ações de emissão da Companhia é obrigado a efetuar as divulgações previstas no Artigo 12 da Instrução da CVM nº 358, de 3 de janeiro de 2002, conforme alterada, quando tais divulgações sejam aplicáveis. Sem prejuízo das demais cominações previstas em lei e na regulamentação da CVM, o acionista que descumprir esta obrigação poderá ter suspensos seus direitos, na forma do artigo 120 da Lei das Sociedades por Ações e do Artigo 11, item "(r)", do Estatuto Social, cessando a suspensão tão logo cumprida a obrigação.
- Adicionalmente, nos termos do Estatuto Social da Companhia, a critério do Conselho de Administração, poderá ser realizada a emissão de ações, debêntures conversíveis em ações ou bônus de subscrição sem direito de preferência ou com redução do prazo de que trata o parágrafo 4º do artigo 171 da Lei das Sociedades por Ações, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa de valores ou por subscrição pública, ou ainda mediante permuta por ações em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei, dentro do limite do capital autorizado.

18.4 - Volume de Negociações E Maiores E Menores Cotações Dos Valores Mobiliários Negociados**Exercício social 31/12/2020**

Trimestre	Valor Mobiliário	Espécie	Classe	Mercado	Entidade administrativa	Volume financeiro negociado (Reais)	Valor maior cotação (Reais)	Valor menor cotação (Reais)	Fator cotação	Valor média cotação (Reais)
31/03/2020	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	299.413.337	62,41	10,35	R\$ por Unidade	46,14
30/06/2020	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	373.578.083	27,35	11,80	R\$ por Unidade	17,12
30/09/2020	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	331.044.889	29,09	19,82	R\$ por Unidade	23,02
31/12/2020	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	435.739.123	42,28	22,49	R\$ por Unidade	32,05

Exercício social 31/12/2019

Trimestre	Valor Mobiliário	Espécie	Classe	Mercado	Entidade administrativa	Volume financeiro negociado (Reais)	Valor maior cotação (Reais)	Valor menor cotação (Reais)	Fator cotação	Valor média cotação (Reais)
31/03/2019	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	84.453.948	42,22	34,72	R\$ por Unidade	37,75
30/06/2019	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	111.059.117	45,40	31,70	R\$ por Unidade	37,90
30/09/2019	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	162.675.524	55,47	42,09	R\$ por Unidade	49,52
31/12/2019	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	135.108.368	58,28	47,91	R\$ por Unidade	52,82

Exercício social 31/12/2018

Trimestre	Valor Mobiliário	Espécie	Classe	Mercado	Entidade administrativa	Volume financeiro negociado (Reais)	Valor maior cotação (Reais)	Valor menor cotação (Reais)	Fator cotação	Valor média cotação (Reais)
31/03/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	34.217.955	38,20	26,40	R\$ por Unidade	31,88
30/06/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	54.894.835	38,69	21,33	R\$ por Unidade	29,83
30/09/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	30.630.989	25,76	20,43	R\$ por Unidade	23,25
31/12/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	77.082.645	36,00	22,92	R\$ por Unidade	31,10

18.5 - 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 (Unidades)	1.745.900
Valor total (Reais)	1.745.900.000,00
Saldo Devedor em Aberto	1.745.900.000,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	<p>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.</p> <p>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”).</p>

18.5 - 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 Tudo Azul, 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 Tudo Azul e/ou de qualquer de suas respectivas Controladas; e (iv) (b) pedido de autofalência formulado pela Companhia, pela Fiadora, pela Tudo Azul e/ou por qualquer de suas respectivas Controladas; (c) pedido de falência da Companhia, da Fiadora, da Tudo Azul 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 Tudo Azul 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 Tudo Azul 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 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 (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 Tudo Azul 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 cautelares e certificados.

18.5.a - Número de Titulares de Valores Mobiliários

Valor Mobiliário	Pessoas Físicas	Pessoas Jurídicas	Investidores Institucionais
Debêntures Conversíveis	0	0	3

18.6 - Mercados Brasileiros em Que Valores Mobiliários São Admitidos À Negociação

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 emissão de debêntures da Companhia são admitidas e negociadas na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão.

18.7 - Informação Sobre Classe E Espécie de Valor Mobiliário Admitida À Negociação em Mercados Estrangeiros

Valor Mobiliário	Identificação do Valor Mobiliário	País	Mercado Valor Mobiliário
Entidade Administradora	Data de admissão	Data de Início listagem	Percentual
Descrição de Segmento de Negociação	Descrição de Proporção de Certificados de Depósito no Exterior		
Descrição do Banco Depositário	Descrição da Instituição Custodiante		
Certificados de Depósito de Valores Mobiliários	American Depositary Receipts	Estados Unidos	Bolsa de Valores
New York Stock Exchange (NYSE)	31/03/2017	11/04/2017	40.000000%
Sim: ADR Nível III		Sim: A proporção é de 1 ADS para 3 ações preferenciais.	
Sim: Citibank N.A.		Sim: Banco Bradesco S.A.	

18.8 - Títulos Emitidos no Exterior

Valor mobiliário	Certificados de Depósito de Valores Mobiliários
Identificação do valor mobiliário	American Depositary Receipts
Data de emissão	11/04/2017
Quantidade (Unidades)	63.000.000
Valor nominal global (Reais)	0,00
Saldo devedor em aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Sim, as mesmas de uma ação preferencial.

Valor mobiliário	Nota Comercial
Identificação do valor mobiliário	Notes emitidos nos Estados Unidos
Data de emissão	26/10/2017
Data de vencimento	26/10/2024
Quantidade (Unidades)	400.000
Valor nominal global (Reais)	1.289.734.187,00
Saldo devedor em aberto	2.184.790.318,46
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	<p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

18.8 - Títulos Emitidos no Exterior

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.

18.9 - Ofertas Públicas de Distribuição

Oferta Pública Inicial de Ações – abril/2017

- Em abril de 2017, realizamos uma oferta pública de distribuição primária e secundária de 96.239.837 ações preferenciais de nossa emissão, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, incluindo sob a forma de *American Depositary Shares*, representados por *American Depositary Receipts* (“ADSs” e “ADRs”, respectivamente), todos livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou gravames, compreendendo: (i) a distribuição primária de 63.000.000 ações preferenciais de nossa emissão; e (ii) a distribuição secundária de 33.239.837 ações preferenciais de nossa emissão e de titularidade de determinados acionistas vendedores, considerando as ações adicionais e o exercício da opção de ações do lote suplementar, realizadas simultaneamente no Brasil e no exterior, com a exclusão do direito de preferência dos então acionistas, nos termos do artigo 172, inciso I, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, dentro do limite de capital autorizado previsto no Estatuto Social da Companhia, ao preço de R\$21,00 por ação, perfazendo o montante de R\$ 2.021.036.577,00.

Oferta Pública Secundária – setembro/2017

- Em 20 de setembro de 2017, concluiu-se a oferta pública de distribuição secundária de ações preferenciais de nossa emissão. No âmbito da oferta base, foram alienadas 40.630.186 ações preferenciais de titularidade dos acionistas Saleb II Founder 1, LLC, STAR Sabia, LLC, WP-New Air, LLC, ZDBR LLC, Maracatu LLC, Trip Investimentos Ltda., Trip Participações S.A. e Rio Novo Locações Ltda. (“Acionistas Vendedores” e “Ações”), incluindo sob a forma de ADSs, tendo sido alocadas 8.018.839 ações na oferta brasileira e 10.870.449 ADSs na oferta internacional. A oferta contou, ainda, com um lote adicional de 4.063.019 ações, exclusivamente sob a forma de ADSs, de titularidade da WP-New Air, LLC, que foram destinadas, exclusivamente, a atender a um excesso de demanda constatado na oferta. A oferta foi concluída ao preço por ação de R\$27,96, resultando em um montante total de R\$1.249.622.011,80 pelas 44.693.205 alienadas na oferta.

Oferta Pública Secundária – junho/2018

- Em junho de 2018, anunciamos uma oferta pública secundária na qual a Hainan vendeu 19.379.335 ADSs representando todas as ações preferenciais da Azul até então em posse da Hainan. O preço da oferta foi de US\$16,15 e nenhum outro acionista da Azul participou dessa oferta. Como resultado, a Hainan não está mais vinculada ao Acordo de Acionistas da Azul, nem tem o direito de nomear quaisquer conselheiros para o Conselho de Administração da Azul. Consequentemente, os três conselheiros eleitos pela Hainan em 2016 renunciaram aos seus cargos em abril e julho de 2018. A oferta fez parte do plano estratégico da Hainan, que incluía iniciativas de levantamento de capital, desinvestimentos selecionados, bem como investimentos em companhias aéreas e no setor de serviços de aviação. Mudanças materiais no relacionamento comercial entre a Azul e a Hainan não são esperadas como resultado da oferta.

Primeira Emissão de Debêntures Conversíveis em Ações Preferenciais – outubro/2020

- Em outubro de 2020, realizamos a primeira oferta pública de distribuição de debêntures conversíveis em ações preferenciais da Companhia, da espécie com garantia real, com garantia fidejussória adicional. O valor total de tal emissão foi de R\$1.745.900.000,00 (um bilhão, setecentos e quarenta e cinco milhões e novecentos mil reais) e foram emitidas 1.745.900 (um milhão, setecentas e quarenta e cinco mil e novecentas) debêntures com valor nominal unitário de R\$1.000,00 (um mil reais).

18.10 - 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.

18.11 - Ofertas Públicas de Aquisição

Item não aplicável, tendo em vista que não realizamos ofertas públicas de aquisição relativas a ações de emissão de terceiros nos últimos três exercícios sociais e no exercício social corrente.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

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 31/12/2020	2.419.703.557,44
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	<p>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:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>III. a Companhia realize o resgate mediante o pagamento do Valor Nominal Unitário Atualizado das Debêntures objeto do resgate, acrescido dos Juros, calculados <i>pro rata temporis</i>, 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;</p> <p>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.</p>

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

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	20/12/2023
Saldo devedor em aberto em 31/12/2020	195.984.486,70
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

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

<p>Hipótese e cálculo do valor de resgate</p>	<p>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 (ii) de um prêmio flat conforme tabela abaixo, incidente sobre o valor nominal unitário ou saldo do valor nominal unitário a ser resgatado, conforme o caso, acrescido da remuneração, calculada pro rata temporis desde a data de integralização ou a data de pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento.</p> <table border="1" data-bbox="555 770 1268 1189"> <thead> <tr> <th>Período</th> <th>Prêmio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>De 20 de junho de 2020 (inclusive) até 19 de junho de 2021 (inclusive)</td> <td>1,00%</td> </tr> <tr> <td>De 20 de junho de 2021 (inclusive) até 19 de junho de 2022 (inclusive)</td> <td>0,60%</td> </tr> <tr> <td>De 20 de junho de 2022 (inclusive) até 20 de dezembro de 2023(exclusive)</td> <td>0,15%</td> </tr> </tbody> </table>	Período	Prêmio	De 20 de junho de 2020 (inclusive) até 19 de junho de 2021 (inclusive)	1,00%	De 20 de junho de 2021 (inclusive) até 19 de junho de 2022 (inclusive)	0,60%	De 20 de junho de 2022 (inclusive) até 20 de dezembro de 2023(exclusive)	0,15%
Período	Prêmio								
De 20 de junho de 2020 (inclusive) até 19 de junho de 2021 (inclusive)	1,00%								
De 20 de junho de 2021 (inclusive) até 19 de junho de 2022 (inclusive)	0,60%								
De 20 de junho de 2022 (inclusive) até 20 de dezembro de 2023(exclusive)	0,15%								
<p>Características dos valores mobiliários</p>	<p>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 ("<u>9ª Emissão</u>") e "<u>Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão</u>"), 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 ("<u>Garantia Real</u>"), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA ("<u>Cessão Fiduciária</u>"). 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 ("<u>Valor Mínimo</u>" e "<u>Créditos Cedidos</u>").</p>								

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

	<p><u>Fiduciariamente</u>", 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.</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Carência para amortização do principal até junho de 2020. Com pagamentos parciais de juros em junho de 2021 e dezembro de 2021.</p> <p>Após esse período, a amortização acontecerá de forma irregular em 18 parcelas mensais e sucessivas, entre julho de 2022 e dezembro de 2023.</p> <p>São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros:</p> <p>(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 2º, 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</p>
--	---

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

	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 <i>covenants</i> 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	18/12/2023
Saldo devedor em aberto em 31/12/2020	494.919.466,45
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.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

<p>Hipótese e cálculo do valor de resgate</p>	<p>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 (ii) de um prêmio flat conforme tabela abaixo, incidente sobre o valor nominal unitário ou saldo do valor nominal unitário das debêntures a ser resgatado, conforme o caso, acrescido da remuneração, calculada pro rata temporis desde a Data de Integralização ou a data de pagamento de remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento.</p>								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="499 866 868 913">Período</th> <th data-bbox="868 866 1214 913">Prêmio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="499 913 868 1037">De 28 de janeiro de 2019 (inclusive) até 28 de janeiro de 2020 (exclusive)</td> <td data-bbox="868 913 1214 1037">1,00%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="499 1037 868 1160">De 28 de janeiro de 2020 (inclusive) até o 28 de janeiro de 2021 (exclusive)</td> <td data-bbox="868 1037 1214 1160">0,60%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="499 1160 868 1272">Do 28 de janeiro de 2021 (inclusive) até a 18 de dezembro de 2021</td> <td data-bbox="868 1160 1214 1272">0,15%</td> </tr> </tbody> </table>	Período	Prêmio	De 28 de janeiro de 2019 (inclusive) até 28 de janeiro de 2020 (exclusive)	1,00%	De 28 de janeiro de 2020 (inclusive) até o 28 de janeiro de 2021 (exclusive)	0,60%	Do 28 de janeiro de 2021 (inclusive) até a 18 de dezembro de 2021	0,15%
Período	Prêmio								
De 28 de janeiro de 2019 (inclusive) até 28 de janeiro de 2020 (exclusive)	1,00%								
De 28 de janeiro de 2020 (inclusive) até o 28 de janeiro de 2021 (exclusive)	0,60%								
Do 28 de janeiro de 2021 (inclusive) até a 18 de dezembro de 2021	0,15%								
<p>Características dos valores mobiliários</p>	<p>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 ("<u>Garantia Real</u>"), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA ("<u>Direitos Creditórios</u>"), 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 ("<u>Valor Mínimo</u>", "<u>Créditos Cedidos Fiduciariamente</u>" e "<u>Cessão Fiduciária</u>" respectivamente). Ademais, foi prestada uma fiança por nós.</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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.</p>								

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

	<p>São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros:</p> <p>(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 2º, 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 <i>covenants</i> financeiros.</p>
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.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários**Complementação do item 18.1:**

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

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

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 "I" 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

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

	<p>ou ações em circulação, conforme o caso, estabelecido em tais artigos da Lei das Sociedades por Ações.</p> <p>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 "I" 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Descrição das características do reembolso de capital</p>	
<p>Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários</p>	<p>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.</p> <p>Os direitos assegurados às ações preferenciais, conforme descritos no Parágrafo Nono a Décimo Segundo do artigo 5º, somente poderão ser alterados mediante aprovação pelos acionistas preferencialistas em assembleia especial.</p>
<p>Outras características relevantes</p>	<p>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.</p>

19.1 - Informações Sobre Planos de Recompra de Ações do Emissor

Data delib.	Período recomp.	Reservas e lucros disp. (Reais)	Espécie	Classe	Qtde. prevista (Unidades)	% rel. circ.	Qtde. adquirida aprovadas (Unidades)	PMP	Fator de cotação	% adquirido
Outras caracter.										
01/03/2021	01/03/2021 à 01/09/2022	1.947.887.443,90	Preferencial		2.000.000	0,614799	81.200	37,26	R\$ por Lote de Mil	4,100000
<p>Em 1 de março de 2021, nos termos do nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração da Companhia aprovou, por unanimidade, um programa de recompra de ações ("Programa de Recompra"), para manutenção em tesouraria e posterior cumprimento de parcela de nossas obrigações em decorrência do Plano de Outorga de Ações Restritas, aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 30 de junho de 2014, conforme alterado, e de eventuais outros planos de remuneração de longo prazo aprovados em assembleia geral.</p> <p>O Programa de Recompra deverá observar os limites e condições estabelecidos na Instrução CVM nº 567, de 17 de setembro de 2015, conforme alterada ("Instrução CVM nº 567"). Além disso, a aquisição será realizada na B3, a preço de mercado, cabendo à administração decidir o momento e a quantidade de ações a serem adquiridas, respeitando os limites previstos na regulamentação aplicável. Uma ou mais Instituições financeiras que atuarão como intermediárias: Bradesco Corretora (Bradesco S.A. CTVM), Av. Brigadeiro Faria Lima, 3064 – 9º andar – Itaim Bibi – São Paulo – SP; Itaú Corretora (ITAU Corretora de Valores S.A.), Av. Brig. Faria Lima, 3.500 – 3º andar – Itaim Bibi – São Paulo - SP – CEP: 04538-132; Santander Corretora (Santander Corretora de Câmbio e Valores Mobiliários S.A.), Av. Juscelino Kubitschek, 2.041 – E2235 –24º Andar – Vila Nova Conceição – São Paulo - SP CEP: 04543-011; XP Investimentos (XP Investimentos Corretora de Câmbio, Títulos e Valores Imobiliários S.A.), Av. Brigadeiro Faria Lima, 3600 – 10º andar – Itaim Bibi – São Paulo - SP – CEP: 04538-132. O montante de reservas para recompra refere-se a data base 31 de dezembro de 2020.</p>										
12/03/2019	12/03/2019 à 12/09/2020	1.937.724,00	Preferencial		2.000.000	0,611802	301.008	42,68	R\$ por Unidade	15,050000
<p>Em 12 de março de 2019, nos termos do nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração da Companhia aprovou, por unanimidade, um programa de recompra de ações ("Programa de Recompra"), para manutenção em tesouraria e posterior cumprimento de parcela de nossas obrigações em decorrência do Plano de Outorga de Ações Restritas, aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 30 de junho de 2014, conforme alterado, e de eventuais outros planos de remuneração de longo prazo aprovados em assembleia geral.</p> <p>O Programa de Recompra deverá observar os limites e condições estabelecidos na Instrução CVM nº 567, de 17 de setembro de 2015, conforme alterada ("Instrução CVM nº 567"). Além disso, a aquisição será realizada na B3, a preço de mercado, cabendo à administração decidir o momento e a quantidade de ações a serem adquiridas, respeitando os limites previstos na regulamentação aplicável. Uma ou mais Instituições financeiras que atuarão como intermediárias: Bradesco Corretora (Bradesco S.A. CTVM), Av. Brigadeiro Faria Lima, 3064 – 9º andar – Itaim Bibi – São Paulo – SP; Itaú Corretora (ITAU Corretora de Valores S.A.), Av. Brig. Faria Lima, 3.500 – 3º andar – Itaim Bibi – São Paulo - SP – CEP: 04538-132; Santander Corretora (Santander Corretora de Câmbio e Valores Mobiliários S.A.), Av. Juscelino Kubitschek, 2.041 – E2235 –24º Andar – Vila Nova Conceição – São Paulo - SP CEP: 04543-011; XP Investimentos (XP Investimentos Corretora de Câmbio, Títulos e Valores Imobiliários S.A.), Av. Brigadeiro Faria Lima, 3600 – 10º andar – Itaim Bibi – São Paulo - SP – CEP: 04538-132. O montante de reservas para recompra refere-se a data base 30 de junho de 2020.</p>										
05/07/2017	05/07/2017 à 05/01/2019	1.918.373.000,00	Preferencial		700.000	0,220000	550.000	27,12	R\$ por Unidade	78,570000
<p>Em 5 de julho de 2017, nos termos do nosso Estatuto Social, nossos acionistas aprovaram em Assembleia Geral, por unanimidade, um programa de recompra de ações ("Programa de Recompra"), para manutenção em tesouraria e posterior cumprimento de parcela de nossas obrigações em decorrência do Plano de Outorga de Ações Restritas, aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 30 de junho de 2017, conforme alterado, e de eventuais outros planos de remuneração de longo prazo aprovados em assembleia geral.</p> <p>O Programa de Recompra deverá observar os limites e condições estabelecidos na Instrução CVM nº 567, de 17 de setembro de 2015, conforme alterada ("Instrução CVM nº 567"). Além disso, a aquisição será realizada na B3, a preço de mercado, cabendo à administração decidir o momento e a quantidade de ações a serem adquiridas, respeitando os limites previstos na regulamentação aplicável. Instituições financeiras que atuaram como intermediárias: XP Investimentos CCTVM S.A., com endereço na Av. Afranio de Melo Franco, 290, Leblon, Rio de Janeiro-RJ, CEP 22430-060. O montante de reservas para recompra refere-se a data base 31 de dezembro de 2018.</p>										

19.2 - Movimentação Dos Valores Mobiliários Mantidos em Tesouraria**Exercício social 31/12/2020****Ações**

Espécie de ação	Classe ação preferencial	Descrição dos valores mobiliários	Fator cotação
Preferencial			

Movimentação	Quantidade (Unidades)	Preço médio ponderado de aquisição/alienação (Reais)
Quantidade Inicial	444.246	
Quantidade adquirida	0	0,00
Quantidade alienada	178.784	21,39
Quantidade cancelada	0	
Quantidade final	265.462	
Relação valores mobiliários em circulação	0,000000%	

Exercício social 31/12/2019**Ações**

Espécie de ação	Classe ação preferencial	Descrição dos valores mobiliários	Fator cotação
Preferencial			

Movimentação	Quantidade (Unidades)	Preço médio ponderado de aquisição/alienação (Reais)
Quantidade Inicial	332.981	
Quantidade adquirida	301.008	42,68
Quantidade alienada	189.743	42,09
Quantidade cancelada	0	
Quantidade final	444.246	
Relação valores mobiliários em circulação	0,000000%	

Exercício social 31/12/2018**Ações**

Espécie de ação	Classe ação preferencial	Descrição dos valores mobiliários	Fator cotação
Preferencial			

Movimentação	Quantidade (Unidades)	Preço médio ponderado de aquisição/alienação (Reais)
Quantidade Inicial	103.000	
Quantidade adquirida	447.001	27,23
Quantidade alienada	217.020	20,71

19.2 - Movimentação Dos Valores Mobiliários Mantidos em Tesouraria

Quantidade cancelada	0
Quantidade final	332.981
<hr/>	
Relação valores mobiliários em circulação	0,000000%

19.3 - Outras Inf. Relev. - Recompra/tesouraria

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 19 do Formulário de Referência.

20.1 - Informações Sobre A Política de Negociação de Valores Mobiliários

Data aprovação	24/01/2017
Órgão responsável pela aprovação	Conselho de Administração
Cargo e/ou função	A Companhia, os Acionistas Controladores, Administradores, Conselheiros Fiscais, Funcionários com Acesso a Informação Privilegiada ou, ainda, membros de quaisquer órgãos da Companhia com funções técnicas ou consultivas, criados por disposição estatutária, e, ainda, qualquer pessoa que, em virtude de seu cargo, função ou posição nos Acionistas Controladores ou nas Sociedades Controladas e que tenha firmado o Termo de Adesão, possa ter conhecimento de Informação Privilegiada sobre a Companhia, sempre observado o art. 13 da Instrução CVM nº 358, de 2 de janeiro de 2002 ("Instrução CVM 358").

Principais características e locais de consulta

O objetivo da Política de Negociação da Companhia é esclarecer as regras que deverão ser observadas visando a coibir e punir a utilização de informações privilegiadas sobre ato ou fato relevante relativo a nós, ou Informações Privilegiadas, em benefício próprio das pessoas relacionadas no artigo 13 da Instrução CVM 358, ou Pessoas Vinculadas, em negociação com valores mobiliários de nossa emissão, e enunciar as diretrizes que regerão, de modo ordenado e dentro dos limites estabelecidos por lei, a negociação de tais valores mobiliários, nos termos da Instrução CVM 358 e das nossas políticas internas. Tais regras também procuram coibir a prática de insider trading (uso indevido em benefício próprio ou de terceiros de Informações Privilegiadas) e tipping (dicas de Informações Privilegiadas para que terceiros delas se beneficiem), preservando a transparência nas negociações de valores mobiliários de nossa emissão. A adesão à Política de Negociação é obrigatória por todas as Pessoas Vinculadas, mediante assinatura de Termo de Adesão. A Política de Negociação pode ser acessada nos seguintes endereços: (i) na sede da Companhia: Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 939, 8º andar, Torre Jatobá, CEP 06460-040, Tamboré, Barueri, São Paulo; e (ii) no website da Companhia (www.voeazul.com.br/ri); no website da CVM (www.cvm.gov.br) e no website da B3 (www.b3.com.br).

Períodos de vedação e descrição dos procedimentos de fiscalização	As Pessoas Vinculadas e as Pessoas Ligadas estão vedadas de negociar valores mobiliários de emissão da Companhia nos Períodos de Impedimento (todo e qualquer período em que haja impedimento à negociação de Valores Mobiliários por determinação normativa ou do Diretor de Relações com Investidores). As restrições não se aplicam às Pessoas Vinculadas quando realizarem operações de acordo com Plano de Investimento, nem à aquisição de ações que se encontrem em tesouraria, por meio de negociação privada, decorrente do exercício de opção de compra de acordo com plano de outorga de opção de compra de ações aprovado em assembleia geral da Companhia, ou quando se tratar de outorga de ações a administradores, empregados ou prestadores de serviços como parte de remuneração previamente aprovada em assembleia geral da Companhia. Constitui Período de Impedimento, além daquele estabelecido pelo DRI, os assim definidos pela Instrução CVM 358, quais sejam: o período de 15 (quinze dias) que anteceder a divulgação das nossas informações trimestrais (ITR) e anuais (DFP).; negociação por Pessoas Vinculadas que tenham ou possam ter conhecimento de qualquer Informação Privilegiada até que a mesma seja divulgada pela Companhia ao mercado e, ainda, se existir a intenção de promover incorporação, cisão total ou parcial, fusão, transformação ou reorganização societária.
--	---

20.2 - Outras Informações Relevantes

Conforme estabelecido na Política de Negociação da Companhia, na hipótese de existência e acesso ou conhecimento de Informação Privilegiada, é vedada a negociação de Valores Mobiliários pelas Pessoas Vinculadas até que a Companhia divulgue a Informação Privilegiada ao mercado na forma de Ato ou Fato Relevante.

Esta regra também aplica-se: quando (a) estiver em curso aquisição ou alienação de Valores Mobiliários pela própria Companhia, suas Sociedades Controladas ou outra sociedade sob controle comum, ou (b) houver sido outorgada opção ou mandato para este fim, sendo que nestes casos, a vedação vigorará exclusivamente nas datas em que a própria Companhia negocie com ações de sua emissão; e, ainda, quando existir a intenção de promover incorporação, cisão total ou parcial, fusão, transformação ou reorganização societária da Companhia.

Mesmo após a divulgação de Ato ou Fato Relevante, continuará prevalecendo a proibição de negociação caso esta possa interferir nas condições dos negócios com Valores Mobiliários, de maneira a acarretar dano à própria Companhia ou a seus acionistas, devendo tal restrição adicional ser informada pelo Diretor de Relações com Investidores.

As Pessoas Vinculadas não poderão negociar Valores Mobiliários no período de 15 (quinze) dias anterior à divulgação ou publicação, quando for o caso, das: (i) informações trimestrais da Companhia (ITR); e das (ii) demonstrações financeiras padronizadas da Companhia (DFP).

Os Ex-Administradores que se afastarem da administração da Companhia antes da divulgação pública de Ato ou Fato Relevante relativo a negócio ou fato iniciado durante seu período de gestão não poderão negociar Valores Mobiliários pelo prazo de 6 (seis) meses após o seu afastamento ou até que o referido Ato ou Fato Relevante tenha sido divulgado, o que ocorrer por último.

Além das vedações previstas acima e na Instrução CVM 358, as Pessoas Vinculadas não poderão negociar, direta ou indiretamente, os valores mobiliários de emissão da Companhia no período que antecede a decisão tomada pelos Acionistas Controladores por meio de deliberação da assembleia geral ou dos órgãos de administração da Companhia, ou qualquer outro ato ou fato de caráter político administrativo, técnico, negocial ou econômico-financeiro no que se refere à: (a) modificação do capital social da Companhia mediante subscrição de ações; (b) aprovação de programa de aquisição ou alienação de ações de emissão da Companhia; (c) distribuição de dividendos ou juros sobre capital próprio; (d) transferência de controle acionário; e (e) a divulgação das referidas decisões/deliberações, por meio de comunicado ao mercado, fato relevante ou publicação dos respectivos atos societários e editais.

Por fim, no contexto de uma oferta pública de distribuição de Valores Mobiliários e nos termos do artigo 48 da Instrução CVM n.º 400/03, as Pessoas Vinculadas deverão abster-se de negociar, desde a data em que tenham tomado conhecimento de tal oferta pública até a publicação do anúncio de encerramento de distribuição de Valores Mobiliários de nossa emissão.

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações

De acordo com a legislação e as normas da CVM em vigor, em especial a Lei das Sociedades por Ações e a Instrução da CVM nº 358, de 3 de janeiro de 2002, conforme alterada ("Instrução CVM 358"), toda e qualquer companhia de capital aberto deve, como regra geral, apresentar à CVM e à B3 determinadas informações periódicas, tais como informações financeiras trimestrais e demonstrações financeiras anuais acompanhadas do relatório da administração e do parecer dos auditores independentes, bem como arquivar junto à CVM e à B3 quaisquer acordos de acionistas existentes, avisos concernentes às assembleias gerais de acionistas e cópias de atas e comunicados relativos à divulgação de atos ou eventuais fatos relevantes. Nesse sentido, devemos cumprir e cumprimos com as normas e legislação relacionadas acima.

A Instrução CVM 358 disciplina, ainda, algumas regras a respeito da divulgação e do uso de informações sobre os atos ou fatos relevantes, inclusive, mas não se limitando, ao que se refere à divulgação de informações relativas à negociação e a aquisição de títulos emitidos pelas companhias de capital aberto.

Tais regras:

- estabelecem o conceito de ato ou fato relevante que origina a obrigatoriedade de divulgação. Enquadram-se no conceito de ato ou fato relevante as decisões tomadas pelos acionistas controladores, resoluções de assembleia geral de acionistas ou da administração da companhia, ou quaisquer outros atos ou fatos políticos, administrativos, técnicos, financeiros ou econômicos relacionados com os negócios da companhia que possam influenciar o preço de suas ações e/ou a decisão dos investidores de negociarem e/ou manterem tais ações ou de exercer quaisquer direitos subjacentes às ações;
- especificam atos ou fatos que são considerados relevantes, tais como a celebração de contratos prevendo a transferência de controle da companhia, a entrada ou retirada de acionistas que mantenham com a companhia qualquer contrato ou colaboração operacional, administrativa, financeira ou tecnológica, bem como a ocorrência de qualquer reestruturação societária realizada entre as sociedades relacionadas à companhia em questão;
- obrigam a companhia de capital aberto a divulgar atos ou fatos relevantes à CVM e à B3, bem como ao mercado em geral, por meio da publicação dos referidos atos ou fatos relevantes nos jornais geralmente utilizados pela referida companhia;
- exigem que o adquirente do controle de uma companhia de capital aberto divulgue um fato relevante, inclusive sua intenção, ou não, de promover o cancelamento do registro da companhia como companhia aberta, no prazo de um ano;
- exigem que os administradores e os membros do conselho fiscal (ou de qualquer órgão técnico ou consultivo) de uma companhia de capital aberto divulguem à CVM e à B3 o número, tipo e forma de negociação das ações emitidas pela referida companhia, suas subsidiárias e suas sociedades controladoras, detidas por referidas pessoas, bem como detidas por seus cônjuges, companheiros e dependentes, informando ainda quaisquer mudanças em referidas posições acionárias;
- exigem que, se qualquer acionista controlador, direto ou indireto, ou qualquer acionista elegendo membros do conselho de administração de uma companhia de capital aberto aumente ou diminua sua participação na referida companhia em mais de 5,0%, referido acionista ou entidade divulgue as informações relacionadas com a referida aquisição ou alienação; e

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações

- proíbem a negociação de valores mobiliários com base em informações privilegiadas.

Ademais, fazemos parte do segmento especial de listagem Nível 2 de governança corporativa da B3. Nesse sentido, adicionalmente à legislação e às normas da CVM aplicáveis, devemos observar o Regulamento do Nível 2, que contempla regras de divulgação mais rigorosas e amplia as informações a serem divulgadas pelas companhias de capital aberto em razão da adoção das práticas de governança corporativa diferenciadas. O Regulamento do Nível 2, dentre as diversas obrigações que estabelece, impõe a obrigação, à companhia de capital aberto, de apresentação de demonstração de fluxo de caixa nas informações trimestrais e nas demonstrações financeiras e a divulgação de cronograma de eventos corporativos, que deve ser divulgado anualmente, até o fim do mês de janeiro.

- Em observância às normas da CVM e da B3 (principalmente à Instrução CVM nº 358), em 24 de janeiro de 2017, o Conselho de Administração aprovou a “Política de Divulgação e de Negociação de Valores Mobiliários da Azul S.A.”, cujas regras devem ser observadas por todas as Pessoas Vinculadas (“Política de Divulgação”).

De acordo com a regulamentação da CVM aplicável e a nossa Política de Divulgação, é considerada uma “Informação Relevante” qualquer decisão de eventual acionista controlador, deliberação de nossa Assembleia Geral ou dos órgãos de nossa administração, ou qualquer outro ato ou fato de caráter político administrativo, técnico, comercial ou econômico-financeiro ocorrido ou relacionado aos nossos negócios, que possa influenciar de modo ponderável (i) na cotação dos valores mobiliários de nossa emissão; (ii) na decisão dos investidores de comprar, vender ou manter os valores mobiliários de nossa emissão; ou (iii) na determinação dos investidores sobre o exercício de quaisquer direitos inerentes à condição de titulares de valores mobiliários de nossa emissão.

Nos termos da Política de Divulgação da Companhia, é obrigação do Diretor de Relações com Investidores a imediata divulgação e comunicação à CVM e às entidades do mercado de Ato ou Fato Relevante. Tal divulgação deverá ser feita simultaneamente à CVM e às entidades de mercado, antes do início ou após o encerramento dos negócios nas entidades do mercado.

As Pessoas Vinculadas que venham a ter acesso a informações sobre Ato ou Fato Relevante serão responsáveis por comunicar tais informações ao Diretor de Relações com Investidores, assim como deverão verificar se após a comunicação foram tomadas as providências por esse.

Caso as Pessoas Vinculadas verifiquem a omissão do Diretor de Relações com Investidores no cumprimento de seu dever de comunicação e divulgação, deverão comunicar imediatamente o Ato ou Fato Relevante diretamente à CVM.

Os Acionistas Controladores ou a Administração da Companhia ficam obrigados, diretamente ou por meio do Diretor de Relações com Investidores, divulgar imediatamente Ato ou Fato Relevante em qualquer das seguintes hipóteses: (a) a informação ter se tornado de conhecimento de terceiros estranhos à Companhia e ao eventual negócio que caracteriza o Ato ou Fato Relevante; (b) houver indícios subsistentes e fundado receio de que tenha havido violação do sigilo do Ato ou Fato Relevante; ou (c) ocorrer oscilação atípica na cotação, preço ou quantidade negociada dos valores mobiliários de emissão da Companhia ou a eles referenciados.

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas

Em observância às normas da CVM e da B3, em 24 de janeiro de 2017, o Conselho de Administração da Companhia aprovou a “Política de Divulgação e Negociação de Valores Mobiliários da Azul S.A.” (“Política de Divulgação”), cujas regras devem ser observadas por todas aquelas pessoas relacionadas no artigo 13 da Instrução da CVM nº 358, de 3 de janeiro de 2002, conforme alterada (“Instrução CVM 358”), quais sejam: os acionistas controladores, diretos ou indiretos, os administradores, os conselheiros fiscais, diretores, os integrantes dos demais órgãos com funções técnicas ou consultivas da Companhia, os empregados e executivos com acesso a informações relevantes e, ainda, por quem quer que, em virtude de seu cargo, função ou posição na Companhia, nas sociedades controladoras, nas sociedades controladas e nas sociedades coligadas, tenha conhecimento de informação relativa a ato ou fato relevante sobre a Companhia (“Pessoas Vinculadas”). As Pessoas Vinculadas deverão assinar o Termo de Adesão à Política de Divulgação, e guardar sigilo sobre as informações ainda não divulgadas.

A Política de Divulgação da Companhia está disponível para consulta no site da CVM na rede mundial de computadores (www.cvm.gov.br) e no endereço de Relações com Investidores da Companhia (www.veeazul.com.br/ri).

A Política de Divulgação da Companhia visa estabelecer regras que deverão ser observadas pelo Diretor de Relações com Investidores e demais Pessoas Vinculadas no que tange à divulgação de Informações Relevantes e à manutenção do sigilo a cerca daquelas que ainda não tenham sido divulgadas ao público.

De acordo com a nossa Política de Divulgação, é responsabilidade do Diretor de Relações com Investidores a comunicação de Informação Relevante à CVM e, se for o caso, às bolsas de valores. A Informação Relevante deve ser divulgada imediatamente por meio de documento escrito, descrevendo detalhadamente, de forma clara e precisa e em linguagem acessível ao público investidor, os atos e/ou fatos ocorridos, indicando, sempre que possível, os valores envolvidos e outros esclarecidos.

A Informação Relevante deve ser divulgada ao público por meio de anúncio publicado nos jornais de grande circulação utilizados por nós habitualmente ou em um portal de notícias com página na rede mundial de computadores, que disponibilize, em seção disponível para acesso gratuito, a informação em sua integralidade, podendo o anúncio conter a descrição resumida da Informação Relevante, desde que indique endereço na internet onde esteja disponível a descrição completa da Informação Relevante, em teor no mínimo idêntico ao texto enviado à CVM, às bolsas de valores e a outras entidades, conforme aplicável. Atualmente, divulgamos nossas Informações Relevantes nos seguintes canais: no Portal NEO1 (<http://www.portalneo1.net>) e em nosso site de Relações com Investidores (www.veeazul.com.br/ri).

A nossa Política de Divulgação estabelece como responsabilidades de nossa Diretoria de Relações com Investidores:

- a) divulgar e comunicar por escrito, à CVM e às bolsas de valores, imediatamente após a ciência, qualquer ato ou fato relevante ocorrido ou relacionado aos nossos negócios que seja considerado Informação Relevante; e
- b) zelar pela ampla e imediata disseminação da Informação Relevante simultaneamente na CVM e nas bolsas de valores e em todos os mercados nos quais tenhamos valores mobiliários admitidos a negociação, assim como ao público investidor em geral.

Sempre que for veiculada Informação Relevante por qualquer meio de comunicação, inclusive informação à imprensa ou em reuniões de entidades de classe, investidores, analistas ou com público selecionado, no país ou no exterior, a Informação Relevante deverá ser obrigatoriamente divulgada simultaneamente à CVM e, se for o caso, às bolsas de valores e ao público investidor em geral.

Qualquer Pessoa Vinculada que tenha conhecimento de atos ou fatos que possam configurar uma Informação Relevante deverá comunicá-los imediatamente, por escrito, a nossa Diretoria de Relações com Investidores.

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas

A nossa Política de Divulgação prevê, ainda, que a Informação Relevante poderá, excepcionalmente, deixar de ser divulgada, se nossos acionistas controladores ou administradores entenderem que a sua revelação poderá colocar em risco o nosso interesse legítimo. Poderemos submeter à apreciação da CVM a nossa decisão de, excepcionalmente, manter o sigilo da Informação Relevante. De todo modo, em tais casos excepcionais de não divulgação, caso seja constatada oscilação atípica na cotação, preço ou quantidade de negociação dos valores mobiliários de nossa emissão ou, ainda, na hipótese de a informação escapar ao controle, os nossos acionistas ou administradores deverão, diretamente ou por meio do nosso Diretor de Relações com Investidores, divulgar imediatamente o ato ou fato relevante à CVM, às bolsas de valores e ao público em geral.

Nos termos de nossa Política de Divulgação, as Pessoas Vinculadas deverão guardar sigilo das informações relativas a atos ou fatos relevantes da Companhia e de suas controladoras, controladas e coligadas, às quais tenham acesso privilegiado em razão do cargo ou posição que ocupam, até sua efetiva divulgação ao mercado, assim como zelar para que subordinados e terceiros de sua confiança também o façam, responsabilizando-se solidariamente com estes na hipótese de descumprimento.

21.3 - Administradores Responsáveis Pela Implementação, Manutenção, Avaliação E Fiscalização da Política de Divulgação de Informações

O administrador responsável pela implementação, manutenção e fiscalização da Política de Divulgação é o nosso Diretor de Relações com Investidores.

Adicionalmente, a Política de Divulgação poderá ser alterada mediante deliberação do Conselho de Administração.

21.4 - Outras Informações Relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 21 do Formulário de Referência.