

Índice

1. Atividades do emissor	
1.1 Histórico do emissor	1
1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas	6
1.3 Informações relacionadas aos segmentos operacionais	15
1.4 Produção/Comercialização/Mercados	16
1.5 Principais clientes	39
1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal	40
1.7 Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior	56
1.8 Efeitos relevantes de regulação estrangeira	57
1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)	58
1.10 Informações de sociedade de economia mista	62
1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante	63
1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital	64
1.13 Acordos de acionistas	66
1.14 Alterações significativas na condução dos negócios	67
1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas	68
1.16 Outras informações relevantes	69
2. Comentário dos diretores	
2.1 Condições financeiras e patrimoniais	74
2.2 Resultados operacional e financeiro	97
2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases	100
2.4 Efeitos relevantes nas DFs	101
2.5 Medições não contábeis	102
2.6 Eventos subsequentes as DFs	106
2.7 Destinação de resultados	107
2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs	110
2.9 Comentários sobre itens não evidenciados	111
2.10 Planos de negócios	112
2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional	114
3. Projeções	
3.1 Projeções divulgadas e premissas	115
3.2 Acompanhamento das projeções	117

Índice

4. Fatores de risco	
4.1 Descrição dos fatores de risco	118
4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco	160
4.3 Descrição dos principais riscos de mercado	161
4.4 Processos não sigilosos relevantes	164
4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes	179
4.6 Processos sigilosos relevantes	180
4.7 Outras contingências relevantes	181
5. Política de gerenciamento de riscos e controles internos	
5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado	182
5.2 Descrição dos controles internos	185
5.3 Programa de integridade	187
5.4 Alterações significativas	190
5.5 Outras informações relevantes	191
6. Controle e grupo econômico	
6.1/2 Posição acionária	192
6.3 Distribuição de capital	194
6.4 Participação em sociedades	195
6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico	196
6.6 Outras informações relevantes	197
7. Assembleia geral e administração	
7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal	198
7.1D Descrição das principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal	201
7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração	202
7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal	206
7.4 Composição dos comitês	217
7.5 Relações familiares	230
7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle	231
7.7 Acordos/seguros de administradores	232
7.8 Outras informações relevantes	233
8. Remuneração dos administradores	
8.1 Política ou prática de remuneração	235

Índice

8.2 Remuneração total por órgão	239
8.3 Remuneração variável	243
8.4 Plano de remuneração baseado em ações	245
8.5 Remuneração baseada em ações (Opções de compra de ações)	259
8.6 Outorga de opções de compra de ações	260
8.7 Opções em aberto	263
8.8 Opções exercidas e ações entregues	264
8.9 Diluição potencial por outorga de ações	265
8.10 Outorga de ações	266
8.11 Ações entregues	267
8.12 Precificação das ações/opções	268
8.13 Participações detidas por órgão	270
8.14 Planos de previdência	271
8.15 Remuneração mínima, média e máxima	272
8.16 Mecanismos de remuneração/indenização	275
8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração	276
8.18 Remuneração - Outras funções (Estruturado)	277
8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada (Estruturado)	278
8.20 Outras informações relevantes	279
9. Auditores	
9.1 / 9.2 Identificação e remuneração	281
9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores	283
9.4 Outras informações relevantes	284
10. Recursos humanos	
10.1A Descrição dos recursos humanos	285
10.1 Descrição dos recursos humanos	287
10.2 Alterações relevantes	288
10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados	289
10.3(d) Políticas e práticas de remuneração dos empregados	291
10.4 Relações entre emissor e sindicatos	292
10.5 Outras informações relevantes	293
11. Transações com partes relacionadas	

Índice

11.1 Regras, políticas e práticas	294
11.2 Transações com partes relacionadas	295
11.2 Itens 'n.' e 'o.'	303
11.3 Outras informações relevantes	305
12. Capital social e Valores mobiliários	
12.1 Informações sobre o capital social	306
12.2 Emissores estrangeiros - Direitos e regras	307
12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil	308
12.4 Número de titulares de valores mobiliários	314
12.5 Mercados de negociação no Brasil	315
12.6 Negociação em mercados estrangeiros	316
12.7 Títulos emitidos no exterior	317
12.8 Destinação de recursos de ofertas públicas	320
12.9 Outras informações relevantes	321
13. Responsáveis pelo formulário	
13.1 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE	331
13.1 Declaração do diretor presidente	332
13.1 Declaração do diretor de relações com investidores	333
13.2 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE, em caso de alteração dos Responsáveis após a Entrega Anual	334

1.1 Histórico do emissor

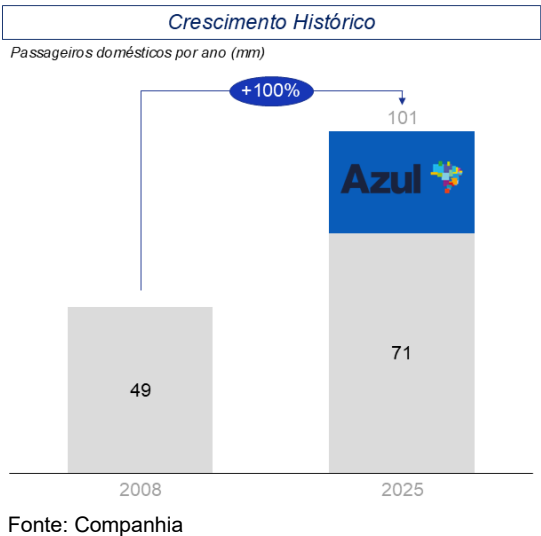
1. Atividades do Emissor

1.1 Histórico do emissor

A Companhia foi fundada em 3 de janeiro de 2008 pelo empresário David Neeleman e iniciou suas operações em 15 de dezembro de 2008. Com o apoio do Sr. Neeleman e de outros acionistas estratégicos, nos beneficiamos de nossas parcerias e investimos em uma plataforma operacional robusta e escalável. Dispomos de uma equipe de gestão que combina a experiência do mercado local com uma experiência internacional diversificada e o conhecimento das melhores práticas dos Estados Unidos, o maior mercado de aviação do mundo, segundo a IATA (International Air Transport Association).

Nosso capital inicial em 2008, de R\$ 400,7 milhões, nos permitiu investir antecipadamente em uma plataforma operacional escalável e em uma frota jovem e eficiente. Em maio de 2009, com menos de seis meses de operação, nos tornamos a terceira maior companhia aérea do Brasil em termos de participação no mercado doméstico, segundo a ANAC. Nossa frota operacional de passageiros cresceu de três Embraer E-Jets em dezembro de 2008 para um total de 176 aeronaves em nossa frota operacional de passageiros em 31 de dezembro de 2025, consistindo em 61 Embraer E-Jets, 27 aeronaves ATR, 5 Airbus widebody, 60 Airbus narrowbody e 23 aeronaves Cessna Caravan.

Em agosto de 2012, adquirimos a TRIP, que, à época, era a maior transportadora regional da América do Sul em número de destinos. A semelhança de frota entre as duas companhias aéreas nos permitiu integrar todas as atividades da TRIP até junho de 2014. A aquisição da TRIP aumentou substancialmente a conectividade da nossa malha, nos permitindo servir, após a conclusão da aquisição, 106 destinos e tornarmo-nos a principal transportadora em termos de partidas nesse ano, bem como consolidar a nossa posição como líder no mercado de aviação regional, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), em rápido crescimento do Brasil. Em 31 de dezembro de 2025, tínhamos a maior malha aérea do Brasil em termos de cidades atendidas, segundo a ANAC, com cerca de 970 partidas diárias abrangendo 160 destinos nacionais e internacionais – criando uma malha de mais de 390 rotas sem escalas. A aviação no Brasil dobrou nos últimos anos, com a Azul representando metade desse crescimento.



Aproveitando a força da malha que construímos ao longo dos anos anteriores, em dezembro de 2014 começamos a operar voos internacionais com aviões Airbus A330, ganhando a capacidade de servir milhões de passageiros que se ligaram por meio da nossa malha.

Nos consolidamos como uma das líderes da aviação no Brasil, alcançando uma forte participação de mercado em menos de 7 anos. Atingimos grande porte em 2016, com mais de 120 aeronaves, receita de aproximadamente R\$6,5 bilhões e EBITDA passando de R\$0,1 bilhões em 2019 para R\$1,8 bilhões em 2016.

A Azul gerou retorno significativo a seus acionistas, sendo mais de 108% entre 11 de abril de 2017 e 31 de dezembro de 2019 para os investidores de seu IPO, e mais de R\$12 bilhões em valor de mercado adicional no mesmo período.

1.1 Histórico do emissor

Como parte dos nossos planos de expansão global, estabelecemos também acordos de *codeshare* com companhias aéreas como a United e a TAP, dando aos nossos passageiros a possibilidade de se ligarem a mais de 400 destinos em todo o mundo, para além dos 160 destinos nacionais e internacionais que servimos atualmente.

Em 21 de fevereiro de 2020, a nossa subsidiária integral, a ALAB, e a TwoFlex (atual Azul Conecta), anunciaram que celebraram um Contrato de Compra de Quotas por meio do qual adquirimos a transportadora regional brasileira TwoFlex pelo preço total de compra de R\$123 milhões. A Azul Conecta é uma companhia aérea doméstica com sede em Jundiaí, Brasil, fundada em 2013, que oferece, atualmente, serviço regular de passageiros para mais de 60 destinos no Brasil, dos quais apenas três destinos regionais eram anteriormente servidos pela Azul. A frota da Azul Conecta é composta por 23 aeronaves Cessna Caravan, um turboélice regional com capacidade para 9 passageiros.

Em outubro de 2021, firmamos uma parceria com a Disney para oferecer uma experiência única aos nossos clientes. Os passos iniciais da parceria consistiram no novo avião A320neo com uma pintura inspirada no personagem “Mickey” e no avião A321neo com uma pintura inspirada na personagem “Minnie”. Durante 2022, o novo avião A320neo com pintura inspirada no personagem “Pato Donald” e o A320neo com pintura inspirada na personagem “Margarida” também se juntaram à frota mágica da Azul. Em 2024, o Pateta da Disney foi o tema do novo avião A320neo, o quinto avião da frota mágica da Azul.

Em 2025, a Azul Cargo, nosso negócio de logística, atingiu R\$ 1,3 bilhão em receita líquida, um aumento de 12,9% em relação a 2024. Em 2022, anunciamos o lançamento do cargueiro Embraer Classe-F, uma aeronave de carga que pode proporcionar vantagens competitivas para nossos clientes. A Azul Cargo atende atualmente aproximadamente 5.100 cidades e comunidades em todo o país, sendo que em mais de 2.300 rotas podemos entregar em 48 horas ou menos.

O Azul Fidelidade, programa de fidelidade integralmente detido por nós, tinha mais de 20 milhões de membros em 31 de dezembro de 2025, sendo 1,4 milhão de membros ativos por mês. A Azul Viagens, nosso negócio de férias, é outro importante impulsionador da expansão da margem. Em 2025, tivemos um aumento de 56,6% nos pacotes de viagem quando comparado a 2024, principalmente por alavancar a singularidade de nossa malha e a flexibilidade de nossa frota. Durante os finais de semana, por exemplo, quando a utilização é normalmente baixa para as companhias aéreas, dedicamos 13% de nossa capacidade para voar rotas exclusivas de lazer, sem escalas, que são ideais para a Azul Viagens.

Estrutura Societária

Em 31 de dezembro de 2025, David Gary Neeleman, o presidente do conselho de administração e acionista controlador, detinha diretamente 1.426.406.701 ações ordinárias, que representavam aproximadamente 67,0% do nosso capital social. José Mario Caprioli dos Santos, membro do Conselho de Administração, detinha direta e indiretamente 191.473.128 ações ordinárias, que representam, aproximadamente, 9,0% do nosso capital social.

Para informações atualizadas acerca da posição acionária da Companhia, vide itens 6.1 e 6.2 deste Formulário de Referência.

Em 25 de fevereiro de 2025, a Assembleia Especial e a Assembleia Geral Extraordinária aprovaram a conversão automática obrigatória da totalidade das ações preferenciais de nossa emissão em ações ordinárias de nossa emissão, na Razão de Conversão Obrigatória na Data da Conversão. Nos termos das deliberações da Assembleia Especial e da Assembleia Geral Extraordinária, o Conselho de Administração tomará todas as medidas necessárias para implementar o disposto no Artigo 55 do Estatuto Social da Companhia, inclusive a referida conversão automática obrigatória, bem como será responsável por verificar a ocorrência ou não ocorrência da Combinação de Negócios e a Data de Conversão efetiva. Para fins desta conversão, considera-se:

“Data da Conversão” significa o primeiro que ocorrer entre: (i) a data efetiva de consumação de uma Combinação de Negócios; (ii) 1º de maio de 2026 (“Prazo Inicial”), exceto caso a Companhia tenha, até 30 de abril de 2026, (ii.a) celebrado acordo vinculante (incluindo um termo de acordo ou de entendimentos, memorando de entendimentos ou carta de intenção vinculantes) prevendo a realização de uma

1.1 Histórico do emissor

Combinação de Negócios; e, (ii.b) na medida em que legalmente necessário, solicitado a aprovação da referida Combinação de Negócios às autoridades concorrenciais aplicáveis (inclusive na forma de um requerimento inicial de aprovação feito anteriormente à celebração de um acordo definitivo), hipótese em que o Prazo Inicial será estendido até 10 (dez) dias úteis após a data em que tal acordo vinculante for rescindido (se for o caso); e (iii) 15 de setembro de 2026.

“Combinação de Negócios” significa qualquer combinação de negócios (seja através de fusão, transformação, incorporação, incorporação de ações, aquisição, cisão, ou outra forma de reorganização societária ou qualquer combinação de negócios) entre a Companhia e uma empresa ou negócio (incluindo por meio de subsidiárias) do mesmo setor e que sejam, ou tenham sido, em 17 de dezembro de 2024, listados ou cujas ações sejam, ou tenham sido, em 17 de dezembro de 2024, negociadas publicamente em qualquer bolsa de valores nos Estados Unidos da América ou no Brasil.

Na hipótese de uma Combinação de Negócios envolver a Alienação de Controle da Companhia contratada sob condição resolutiva, a conversão obrigatória das ações preferenciais em ações ordinárias nos termos do Artigo 55 será implementada imediatamente após a consumação da Alienação de Controle da Companhia, e o Adquirente deverá lançar a oferta pública de que trata o Artigo 40 depois de considerada a conversão obrigatória aqui prevista, assegurando aos acionistas as mesmas condições e o mesmo preço por ação pago por ação ordinária ao Acionista Controlador Alienante.

“Razão de Conversão Obrigatória” é, para cada 1 (uma) ação preferencial, o número de ações ordinárias igual ao quociente obtido pela divisão de (i) o Total de Ações Preferenciais Convertidas Ajustadas por (ii) o Total de Base Ações Preferenciais Não Convertidas. Eventuais frações de ações ordinárias a que um acionista fizer jus em função da conversão automática obrigatória aqui prevista devem ser arredondadas para baixo para a ação inteira mais próxima. Para fins de cálculo da Razão de Conversão Obrigatória, os termos abaixo terão os seguintes significados:

(a) “Porcentagem de Ações Ordinárias Ajustada” significa a Porcentagem de Base Ações Ordinárias acrescida de 4 (quatro) pontos percentuais. Por exemplo, se a Porcentagem de Base Ações Ordinárias fosse de 50% (cinquenta por cento), a Porcentagem de Ações Ordinárias Ajustada seria de 54% (cinquenta e quatro por cento);

(b) “Porcentagem de Base Ações Ordinárias” significa o quociente (expresso em porcentagem) obtido pela divisão de (i) o Total de Ações Ordinárias, por (ii) a soma do Total de Ações Ordinárias e do Total de Base Ações Preferenciais Convertidas;

(c) “Total de Ações Ordinárias” significa o número de ações ordinárias emitidas na Data da Conversão e imediatamente antes da conversão da totalidade das ações preferenciais da Companhia em ações ordinárias de acordo com o Artigo 55;

(d) “Total de Ações Preferenciais Convertidas Ajustadas” significa o número obtido pela divisão de (i) o produto da multiplicação do Total de Ações Ordinárias pela diferença entre (a) 100% (cem por cento), e (b) a Porcentagem de Ações Ordinárias Ajustada, por (ii) a Porcentagem de Ações Ordinárias Ajustada. O Total de Ações Preferenciais Convertidas Ajustadas corresponde ao número total de ações ordinárias a serem recebidas pelos acionistas titulares de ações preferenciais em troca do Total de Ações Preferenciais Base Não Convertidas na conversão obrigatória prevista no Artigo 55;

(e) “Total de Base Ações Preferenciais Convertidas” significa o número igual a 75 (setenta e cinco) vezes o Total de Base Ações Preferenciais Não Convertidas; e

(f) “Total de Base Ações Preferenciais Não Convertidas” significa a soma de (i) todas as ações preferenciais emitidas pela Companhia em 28 de janeiro de 2025 (excetuadas as ações preferenciais mantidas pela Companhia em tesouraria), (ii) 100.000.000 de ações preferenciais (a serem emitidas pela Companhia em decorrência da capitalização de créditos detidos contra a Companhia por locadores e fabricantes de equipamentos originais (*original equipment manufacturers*)), e (iii) quaisquer ações preferenciais a serem emitidas de acordo com quaisquer valores mobiliários conversíveis ou permutáveis em ações emitidos pela Companhia como parte das transações de reestruturação concluídas pela Companhia em janeiro de 2025, incluindo opções de compra, subscrição ou permuta, que possam resultar

1.1 Histórico do emissor

na emissão de ações da Companhia (incluindo o número máximo de ações preferenciais que podem ser outorgadas em qualquer plano de incentivo de longo prazo da Companhia, assumindo que todas as condições estabelecidas nos respectivos contratos de concessão tenham sido cumpridas). As ações preferenciais a serem emitidas na forma do item (iii) serão calculadas como se tivessem sido emitidas na data de exercício do direito de conversão, com o preço de emissão de tais ações sendo definido com base nos termos do documento próprio de emissão de tal valor mobiliário; sendo certo que se o preço ainda não tiver sido determinado ou se exigir um cálculo de média da cotação ponderada pelo volume ("VWAP") com base em um período de medição especificado nos termos do documento próprio de emissão de tal valor mobiliário, o VWAP calculado com base no período de medição que terminará na data de exercício do direito de conversão, servirá como preço ou VWAP para os fins desse cálculo.

A partir da implementação da conversão automática obrigatória prevista no Artigo 55 e da unificação das ações de emissão da Companhia em uma única classe de ações ordinárias, a Companhia não poderá emitir novas ações preferenciais e ficarão automaticamente sem efeitos os §3º a §8º do Artigo 5º do Estatuto Social da Companhia.

Em 12 de janeiro de 2026, foi aprovada pelos acionistas detentores de ações ordinárias em sede de Assembleia Geral Extraordinária e pelos acionistas detentores de ações preferenciais em sede de Assembleia Especial, a conversão da totalidade das ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias, à razão de 75 (setenta e cinco) ações ordinárias para cada 1 (uma) ação preferencial, tendo em vista que, as novas ações ordinárias resultantes da conversão serão creditadas aos acionistas no dia 15 de janeiro de 2026 ("Conversão"). A razão de 75 (setenta e cinco) ações ordinárias para cada 1 (uma) ação preferencial foi estabelecida pela administração da Companhia com base na relação econômica existente entre as ações preferenciais e as ações ordinárias, nos termos do então artigo 5º, parágrafo 3º, do Estatuto Social da Companhia. Imediatamente após a Conversão, o capital social da Companhia, no valor de R\$14.573.410.376,61, passou a ser representado por 55.082.793.840.936 ações ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal. Nesse sentido, as ações preferenciais de emissão da Companhia deixaram de ser negociadas na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão a partir de 13 de janeiro de 2026.

Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 25 de março de 2026 ("AGE"), a Companhia aprovou o grupamento da totalidade das ações ordinárias de sua emissão da Companhia, na proporção de 150.000 ações para formar 1 ação, sem que ocorresse modificação no valor do capital social da Companhia ("Grupamento"). A partir de 20 de abril de 2026, o grupamento passou a ser plenamente eficaz e as ações da Companhia passaram a ser negociadas de forma exclusivamente grupada, sendo o lote padrão de negociação reduzido de 1.000.000 para 100 ações e o fator de cotação passou a ser de 1 ação.

Para mais informações sobre o Grupamento da Companhia, consulte o fato relevante e a ata da assembleia geral extraordinária que deliberou sobre a matéria, disponíveis nos seguintes endereços: <https://ri.voeazul.com.br/documentos-cvm-e-sec/avisos-comunicados-e-fatos-relevantes/> / <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/assembleias/>

Procedimento Voluntário de Reestruturação Financeira – Chapter 11

Em 28 de maio de 2025, a Companhia deu início a um processo voluntário de reestruturação nos Estados Unidos, sob o *Chapter 11* no âmbito do Código de Falências dos Estados Unidos (*U.S. Bankruptcy Code*) ("Chapter 11"). O *Chapter 11* é um processo de reorganização financeira supervisionado judicialmente nos Estados Unidos, que permite a reestruturação financeira da Companhia, sem prejudicar as suas operações em curso.

Como parte de tal processo, a Companhia celebrou Acordos de Apoio à Reestruturação ("Acordos") com seus principais *stakeholders*, incluindo, detentores de títulos de dívida da Companhia, sua maior arrendadora, a AerCap – que representa a maior parte das obrigações da Companhia com *leasing* –, e os parceiros estratégicos United Airlines e American Airlines. Os Acordos visam transformar a estrutura de capital da Companhia, por meio de redução significativa do endividamento e geração positiva de caixa.

Em 30 de maio de 2025, a Companhia recebeu as aprovações judiciais preliminares solicitadas no âmbito da audiência inicial relacionada ao pedido voluntário de *Chapter 11*. As decisões proferidas pelas cortes americanas garantem à Companhia a continuidade de suas operações de forma regular durante todo o

1.1 Histórico do emissor

processo de reestruturação, assegurando o pleno funcionamento de suas atividades comerciais e o atendimento aos clientes.

Entre outras medidas aprovadas, destaca-se a autorização para acesso imediato a US\$ 250 milhões de seu financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) de US\$ 1,6 bilhão, aprovado preliminarmente pelo Tribunal. Essa injeção de capital, somada às receitas geradas pelas operações e às demais aprovações obtidas, assegura à Companhia a liquidez necessária para sustentar as operações ininterruptamente, à medida que a Companhia trabalha para transformar seu futuro financeiro.

Em 12 de dezembro de 2025, a Companhia informou ao mercado que o Tribunal aprovou seu plano de reorganização no âmbito do processo voluntário de *Chapter 11*. Em 20 de fevereiro de 2026, a Companhia comunicou ao mercado que todas as condições precedentes para a eficácia prevista no plano de reorganização da Azul (previamente homologado em 19 de dezembro de 2025) foram cumpridas ou renunciadas nos termos nele previstos, e o Plano tornou-se eficaz e foi substancialmente consumado, culminando na saída (*emergence*) da Companhia do *Chapter 11*.

Para informações adicionais sobre o *Chapter 11*, veja o item 1.16 deste Formulário de Referência.

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

1.2 - Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

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.

Visão Geral

Somos a companhia aérea do Brasil com o maior número de destinos atendidos, segundo a ANAC. Em 31 de dezembro de 2025, oferecíamos aproximadamente 970 voos diários atendendo a 160 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de mais de 400 rotas diretas. Como a única companhia aérea em 81% das nossas rotas, somos a companhia aérea líder em 115 cidades brasileiras em termos de decolagens, segundo a ANAC, voando aproximadamente 30 milhões de passageiros no ano encerrado em 31 de dezembro de 2025.

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

O Brasil é um país continental com mais de 8,5 milhões de quilômetros quadrados de área e atualmente está entre os quatro maiores mercados domésticos de aviação do mundo. Desde 2008, o número de passageiros transportados no mercado doméstico por companhias aéreas no Brasil aumentou em 102% para 101 milhões em 2025, de acordo com a ANAC.

Temos a malha aérea mais extensa do Brasil, servindo 160 destinos, representando quase o dobro dos nossos principais competidores, GOL e LATAM, que serviram 65 e 59 destinos respectivamente no ano encerrado em 31 de dezembro de 2025, conforme dados disponibilizados pelas próprias companhias. Somos a única companhia aérea presente em 80 dos nossos destinos domésticos e somos líderes em 4 dos 10 maiores aeroportos domésticos nos quais operamos em termos de decolagens, segundo a ANAC. Por meio 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 2025, tendo operado 96% dos 140 voos nacionais diários, conforme dados da ABEAR (Associação Brasileira das Companhias Aéreas). O setor transportou 129,7 milhões de passageiros no Brasil em 2025, marcando a melhor marca da história.

Operamos uma frota jovem e diversificada, que acreditamos nos permitir atender cidades com diferentes densidades demográficas, variando entre grandes capitais a cidades menores, de forma mais eficiente do que nossos principais concorrentes que operam, principalmente, aeronaves maiores. Em 31 de dezembro de 2025, a Azul possuía uma frota operacional de 176 aeronaves de passageiros, com uma idade média de 7,2 anos, excluindo as aeronaves Cessna, significativamente mais jovem do que a frota de nossos principais concorrentes.

Acreditamos que nossa frota é eficiente e otimiza nossa capacidade de adequar nossa capacidade à demanda. Dessa forma oferecemos uma melhor conectividade, bem como voos sem escala, mais convenientes e frequentes, para uma quantidade maior de aeroportos do que nossos principais concorrentes, Gol e Latam.

Um fator-chave de nossa lucratividade é o nosso modelo operacional disciplinado e de baixo custo. Com a recuperação e aumento no número de aeronaves da próxima geração de Airbus A320neos e Embraer E2, esperamos manter nossa liderança e vantagem competitiva de baixo custo. Adicionalmente, acreditamos que a nossa operação é a mais eficiente do Brasil quando considerado o número de funcionários por aeronave, de 81, em 31 de dezembro de 2025.

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

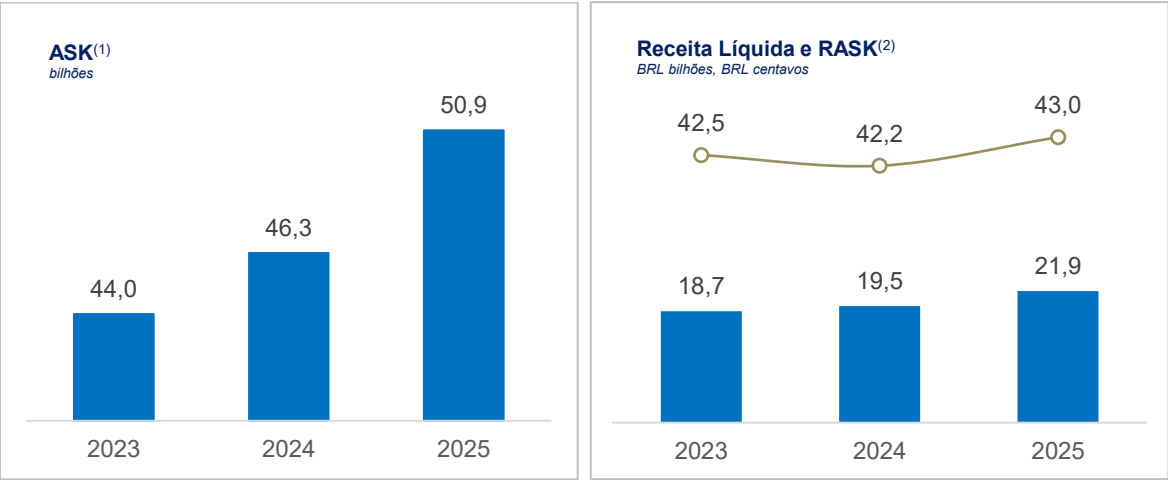
Além disso, oferecemos serviço Wi-Fi na maior parte de nossa frota de A320neo, A321neo e Embraer E2 e estamos

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

trabalhando para oferecer em outras aeronaves. Como resultado de nosso forte foco em serviço ao cliente, nosso *Net Promoter Score* (“NPS”), que mede a satisfação do cliente, totalizou 38,5 pontos em 2025. 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. Fomos também reconhecidos como a quarta companhia aérea mais pontual do mundo em 2025, e em sexto lugar em 2024, com uma pontualidade de 85,2% e 82,4%, respectivamente, segundo a Cirium.

Continuamos investindo para expandir nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade, que contava com mais de 20 milhões de associados em 31 de dezembro de 2025 (sendo 1,4 milhão de membros ativos por mês) e foi o programa de fidelidade que mais cresceu em termos de membros entre os três maiores programas no Brasil nos últimos nove anos, de acordo com informações públicas disponíveis nos sites do Smiles e do LATAM Pass, os programas de fidelidade da Gol e da LATAM, respectivamente, de acordo com informações públicas divulgadas por tais competidores, inclusive em seus sítios web. No final de 2020, lançamos o Itaúcard Infinite da Azul, o mais bem posicionado na carteira do Itaú e foi ganhador do prêmio de “Melhor Cartão de Crédito de Companhia Aérea” 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 Azul Fidelidade é um ativo estratégico chave para nós.

Temos capacidade comprovada de entregar crescimento consistente. Tivemos uma taxa de crescimento anual composta (CAGR) de 21,4% entre 2021 e 2025.



Fonte: Companhia
⁽¹⁾ Assentos-quilômetros oferecidos
⁽²⁾ Receita de passageiros dividida pelo total de assentos por quilômetros disponíveis

Em 31 de dezembro de 2025 atingimos uma receita recorde de R\$21,6 bilhões e um lucro líquido de R\$124,9 bilhões.

Nossas Vantagens Competitivas

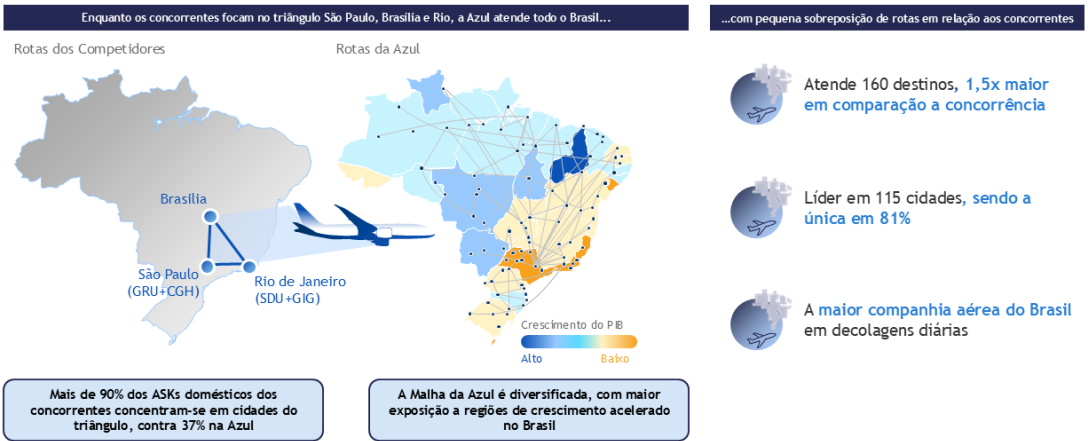
Acreditamos que as seguintes vantagens comerciais nos permitam concorrer com sucesso:

Maior malha aérea do Brasil

A Azul terminou o ano de 2025 novamente com a maior malha aérea do Brasil em termos de decolagens e cidades atendidas, com aproximadamente 970 voos diários atendendo a 160 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de mais de 400 rotas diretas, conforme dados da ANAC. 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. Acreditamos que nossa malha extensa nos permite conectar mais passageiros em comparação aos nossos concorrentes, pois servem um número de destinos significativamente menor. Em 31 de dezembro de 2025, a Azul contava com 160 destinos no Brasil, contra 65 da Gol e 59 da Latam. Além disso, fomos líderes em 88% de nossas rotas em 31 de dezembro de 2025, enquanto Gol e LATAM foram líderes em 13 e 21 cidades no Brasil, respectivamente. Além disso, as rotas em que temos posição de liderança são responsáveis por 82% de nossa oferta de assentos por quilômetros (ASK) total.

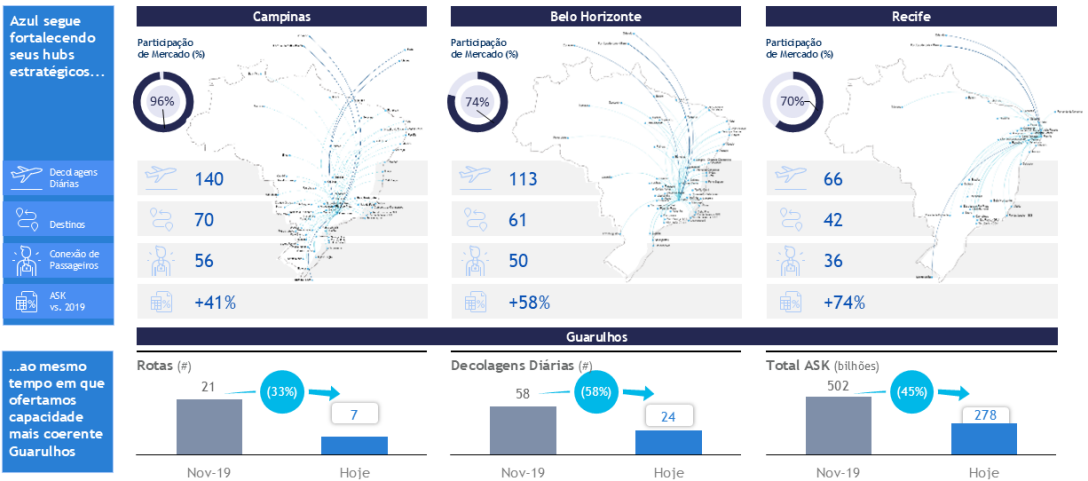
Mais de 90% dos ASKs domésticos dos concorrentes são de/para as cidades do triângulo, contra 37% da Azul.

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas



Fonte: Companhia

Além disso, a Companhia segue uma estratégia regional diferenciada, focada em mercados não atendidos no Brasil.



Fonte: Companhia

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 ATR, Embraer E-Jets e Airbus nos possibilita atuar em mercados que acreditamos que nossos principais concorrentes, que voam principalmente com aeronaves maiores, não poderiam operar de forma lucrativa. Acreditamos que nossa frota atual de aeronaves nos permite equiparar capacidade com demanda, atingindo altas taxas de ocupação e oferecendo maior conveniência e frequência, e atender a rotas e mercados de baixa e média densidade no Brasil que não são atendidos por nossos principais concorrentes. Nossa frota para voos domésticos consiste em Embraer E-Jets, que acomodam 136 passageiros, ATRs com baixo consumo de combustível e com capacidade para 70 passageiros, Airbus A320neos de última geração e dispoendo de 174 lugares, e Cessna Caravan com capacidade para 9 passageiros. Por outro lado, as aeronaves operadas pela Gol e pela Latam em voos domésticos no Brasil têm entre 138 e 220 assentos. Também operamos Airbus A330 para atender mercados internacionais, E-Jets exclusivos para voos dedicados de cargas e aeronaves cargueiras Boeing 737 para dar suporte à Azul Cargo, nosso negócio de carga.

Nosso plano de frota foca em manter 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 nacionais e internacionais. Com base em nossa estratégia de desenvolvimento, esperamos adicionar aeronaves E2 de última geração e A320neo principalmente para voos domésticos, substituindo aeronaves de gerações mais antigas. Por serem mais eficientes em termos de consumo de combustível, acreditamos que a nova frota nos permitirá manter os custos de viagem líderes do mercado e reduzir nosso custo operacional de assento disponível por quilômetro (CASK), tanto em termos absolutos quanto em relação

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

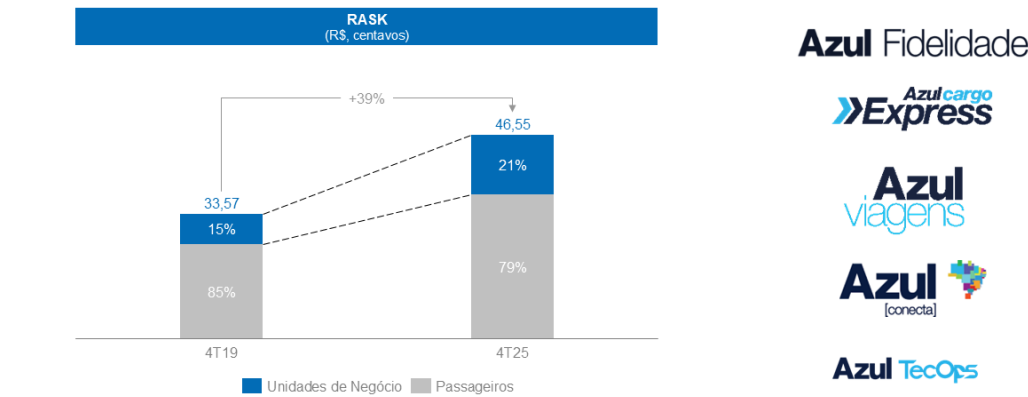
aos nossos principais concorrentes, conforme ilustrado abaixo.

Eficiência na gestão de receitas recorrentes e estáveis

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 ajustada (PRASK) de R\$39,74 centavos no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 e R\$39,15 centavos no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024. Acreditamos que a abrangência de nossa malha e a qualidade de nossos serviços nos permitam atrair cada vez mais passageiros.

De acordo com a ABRACORP, em 2025 detínhamos uma participação de 31,5% no faturamento das agências de viagens brasileiras focadas em negócios.

Além disso, 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, além do desempenho de negócio de nossas unidades de negócio que reflete em melhorias nas estratégias operacionais e na gestão de receitas, conforme ilustrado a seguir.



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

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

Em 31 de dezembro de 2025, o custo médio de viagem de nossa frota era de R\$55.739.

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

Parcerias globais estratégicas

Nós estabelecemos parcerias estratégicas de longo prazo com a United Airlines e a TAP Portugal. 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 resultado de nossos acordos de *codeshare* existentes com a United e a TAP, nossos clientes têm acesso a mais de 400 destinos adicionais em todo o mundo. Além disso, acreditamos que nossas parcerias estratégicas com essas companhias aéreas proporcionam aos associados da Azul Fidelidade uma ampla gama de opções de resgate atraentes.

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. Fornecemos muitos treinamentos aos nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), enfatizando a importância da segurança e do atendimento ao cliente. Damos a eles as ferramentas e a responsabilidade por manter a qualidade de nosso serviço e atendimento ao cliente.

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

Focamos em atender as necessidades de nossos clientes e em 2025 a Azul foi eleita a quarta companhia aérea mais pontual do mundo, segundo dados do relatório Cirium On-Time Performance Review 2025. Somos a primeira companhia aérea brasileira a conquistar esse título, concedido pela Cirium em 2022, maior referência mundial em dados operacionais do setor aéreo. Uma empresa aérea é considerada pontual quando seus voos pousam até 14 minutos após o horário previsto de chegada, e a Azul tem sido reconhecida por cumprir essa meta na maioria de seus quase 1.000 voos diários. Temos muito orgulho de mostrar ao mundo a excelência do trabalho brasileiro.

Marca bem reconhecida

Acreditamos que tivemos êxito na construção de uma forte marca através de um marketing inovador e investimento de publicidade de alto retorno, com foco em ferramentas de redes sociais para estimular a divulgação boca-a-boca de nosso serviço de alta qualidade. Como resultado de nosso forte foco no atendimento ao cliente, nossas pesquisas internas indicam que, em 31 de dezembro de 2025, 71% de nossos clientes recomendariam ou recomendariam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Além disso, utilizamos a métrica NPS (*Net Promoter Score*) para medir a satisfação do cliente e, em 2025, nossa pontuação média totalizou 38,5 e a força da nossa marca tem sido reconhecida em diversos prêmios.

Liderança executiva experiente

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

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

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

- 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 a nossa fundação. O Sr. Rodgerson atuou também como Diretor de Planejamento e de Análise Financeira na JetBlue Airways por cinco anos. O Sr. Rodgerson também atuou como Diretor Presidente da nossa maior subsidiária, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras de agosto de 2019 a outubro de 2022.
- Nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, Antonio Carlos Garcia, atuou anteriormente como Vice-Presidente Executivo de Finanças e Relações com Investidores da Embraer. Foi também CFO global da unidade de tecnologias forjadas da ThyssenKrupp, na Alemanha, além de ter ocupado posições de liderança no Grupo ZF e no Grupo Siemens ao longo de mais de duas décadas.
- Nosso Diretor Vice-Presidente de Receitas, Abhi Shah, tem quase 20 anos de experiência na indústria da aviação, e ocupou anteriormente cargos executivos na JetBlue Airways e na Boeing. Foi responsável pelo desenvolvimento de nossa gestão de receita, planejamento de malhas e estrutura tarifária. Sr. Shah também atua como presidente de nossa principal subsidiária operacional - ALAB, desde outubro de 2022.
- Nosso Diretor Vice-Presidente de Operações, Daniel Tkacz, integra o quadro de tripulantes da Azul desde 2009 e conta com mais de 20 anos de experiência no setor. Ao longo de sua sólida trajetória na companhia, atuou como diretor nas áreas de Planejamento e de CCO.

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. 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 acreditamos auxiliar no alinhamento dos interesses de acionistas e da administração. Nossa liderança executiva se esforça para manter um ambiente de trabalho vencedor e uma cultura de profissionalismo e meritocracia. Acreditamos que a experiência e o compromisso de nossa liderança executiva são fatores cruciais para o nosso crescimento, bem como no contínuo aperfeiçoamento de nosso desempenho operacional e financeiro.

Para alinhar os interesses da alta administração com nossos resultados operacionais, oferecemos um 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. Desde a conclusão da nossa Reorganização Voluntária, também estabelecemos um plano de opção de ações para nossa liderança que visa remunerar a performance e alinhar os incentivos do nosso time de executivos, membros do Conselho, outros detentores de nossas ações ordinárias e alguns funcionários com as nossas metas estratégicas de longo prazo, com a possível outorga de até 7% do nosso capital total. Para mais informações acerca do nosso plano de incentivos baseado em ações, veja seção 8 desse Formulário de Referência.

Embora possuamos diversas vantagens competitivas, é importante considerar também os pontos fracos e os obstáculos/ameaças podemos enfrentar. Dependemos significativamente de nossas parcerias estratégicas com a United Airlines e a TAP Portugal para expandir nosso alcance global. Qualquer mudança nessas parcerias pode impactar negativamente a conectividade e a receita. Além disso, a diversificação da frota, embora vantajosa para atender diferentes mercados, pode aumentar a complexidade e os custos de manutenção e operação. A gestão de diferentes tipos de aeronaves exige um investimento significativo em treinamento e infraestrutura. A estratégia de renovação da frota com aeronaves mais eficientes em termos de combustível, como os E2, A320neo e A330neo, envolve altos custos de aquisição e pode pressionar a nossa estrutura financeira. Apesar da nossa presença internacional, a Azul ainda é fortemente dependente do mercado doméstico brasileiro. Qualquer instabilidade econômica ou política no Brasil pode afetar diretamente a demanda.

Enfrentamos forte concorrência de outras companhias aéreas brasileiras, como Gol e Latam, que também estão investindo em melhorias operacionais e expansão de suas rotas. A volatilidade nos preços do combustível de aviação pode impactar significativamente nossos custos operacionais, afetando a margem de lucro. Mudanças nas regulamentações governamentais, tanto no Brasil quanto em mercados internacionais, podem impor restrições operacionais e aumentar os custos de conformidade. A instabilidade econômica e política no Brasil e em outros mercados onde operamos pode afetar a demanda por viagens aéreas e a capacidade de operar de forma lucrativa. A pandemia da COVID-19 mostrou como eventos globais inesperados podem afetar drasticamente a indústria da aviação. Precisamos estar preparados para lidar com futuras pandemias ou crises de saúde pública. Além disso, a crescente preocupação com as mudanças climáticas e a pressão por práticas mais sustentáveis podem exigir investimentos adicionais em

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

tecnologias verdes e adaptação a novas regulamentações ambientais.

Principais Estratégias

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

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

Pretendemos continuar acrescentando à nossa frota, aeronaves de última geração, mais eficientes no consumo de combustível, em substituição às aeronaves da geração mais antiga. Além de nos proporcionar baixos custos por assentos, estas aeronaves têm mais assentos contribuindo para um aumento na receita gerada ao conectar o tráfego, nosso negócio de fidelidade, nosso negócio de cargas e nosso negócio de pacotes de viagem. Com base em nossos pedidos atuais, esperamos continuar transformando a nossa frota adicionando aeronaves E2 de última geração e aeronaves A320neo para as rotas domésticas, substituindo aeronaves de gerações mais antigas.

Em 2016, começamos a voar entre nosso principal Hub em Campinas e nosso outro Hub em Recife com nossa próxima geração de Airbus A320neos. Este voo de aproximadamente três horas nos proporciona um custo por assento 29% menor do que nossos atuais E-Jets e proporciona capacidade de assento suficiente para conectar os clientes entre os dois Hubs.

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

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

Gerenciar a malha com foco em rentabilidade, alinhada à nossa frota otimizada

Enquanto se espera que a maior parte do nosso crescimento de capacidade nos próximos cinco anos resulte da substituição de aeronaves menores por aeronaves maiores da próxima geração, pretendemos continuar a identificar, entrar e alcançar rapidamente uma presença líder de mercado em novos mercados ou mercados mal atendidos com alto potencial de crescimento.

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

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

Nas rotas atuais onde acreditamos existir demanda adicional, pretendemos aumentar o número de voos diários com nossas aeronaves Embraer E-Jets ou Airbus, a fim de alcançar ou aumentar ainda mais nossa superioridade de horários sobre nossos concorrentes. Por exemplo, aumentamos nossas partidas diárias na rota Campinas—Rio de Janeiro de 11 para 13 entre dezembro de 2019 e dezembro de 2025. Ao proporcionar esta conveniência extra aos nossos clientes, buscamos continuar estimulando a demanda por nossos produtos e serviços. Também pretendemos continuar operando o A320neos principalmente em mercados de lazer de alta densidade e de longo curso.

Conectamos o Brasil de maneira eficiente, com oportunidade de adicionar rotas potenciais em nossa malha.

Planejamos focar nosso crescimento internacional conectando nossa forte presença no Brasil através de nossos Hubs em Campinas, Belo Horizonte e Recife e nossos atuais destinos internacionais, Fort Lauderdale, Orlando, Lisboa, Porto e Madrid. Acreditamos que estamos especialmente preparados para estimular a demanda adicional de viagens para os principais destinos internacionais de longo curso, que podem ser atendidos por nossos Airbus A330s, aproveitando nossa estrutura de rotas domésticas focadas, tanto em termos de passageiros como de conectividade geral em todo o Brasil. Continuamos a alavancar

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

nossa posição como a maior companhia aérea do aeroporto de Viracopos, oferecendo voos internacionais e conectando passageiros em todo o Brasil. Além disso, nossos voos de *codeshare* com a United e a TAP nos permitem conectar nossos principais Hubs com destinos da United nos Estados Unidos e destinos da TAP na Europa.

Continuar a expandir o valor de nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade

Como resultado do crescimento de nossa malha, acreditamos haver uma oportunidade de continuar a expandir nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade, aumentando seus resultados e valor de mercado. Com 20 milhões de membros em 31 de dezembro de 2025, sendo 1,4 milhão de membros ativos por mês, a Azul Fidelidade tem sido o programa de fidelidade que mais cresce entre os três maiores programas no Brasil nos últimos nove anos, de acordo com as informações disponíveis publicamente de tais concorrentes, incluindo a divulgação arquivada ou fornecida à SEC e informações disponíveis em seus respectivos websites. A Azul Fidelidade vende pontos de fidelidade para parceiros comerciais, bem como diretamente aos membros do programa. Temos atualmente 106 parceiros comerciais, que incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Lielo (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco), Inter, Caixa, Nubank, BTG Pactual e C6 Bank; varejistas como Via Varejo, Magazine Luiza, KMV e Satelital Brazil; e parceiros de viagens incluindo Accor, RentCars, Hertz e Booking.com.

Em setembro de 2014, lançamos também um cartão de crédito com a marca Azul Fidelidade em parceria com o Banco Itaucard S.A. Em dezembro de 2015, lançamos o Clube Azul Fidelidade, um produto baseado em assinaturas através do qual os associados pagam um valor fixo por mês em troca de pontos Azul Fidelidade, 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 Azul Fidelidade 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 Azul Fidelidade 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 Azul Fidelidade para seus participantes. Administramos ativamente o preço de nossos resgates, oferecendo tarifas que acreditamos serem competitivas principalmente quando a disponibilidade de assentos é alta e otimizando a margem em voos de alta demanda. Desenvolvemos também um exclusivo sistema de precificação que, na nossa visão, proporciona ampla flexibilidade para determinar o preço dos resgates em um determinado voo. Isso nos permite, por exemplo, vender lugares usando diversas combinações de pontos e dinheiro. Também nos possibilita customizar tarifas através de uma série de diferentes fatores, como a categoria do membro no programa e a participação no Clube Azul Fidelidade. 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 Azul Fidelidade, e fixar com mais precisão os resgates a fim de maximizar os lucros.

Em um esforço para maximizar o potencial de criação de valor do Azul Fidelidade, temos gerenciado o programa por meio de uma equipe dedicada desde meados de 2015. Em uma base autônoma, o faturamento bruto do Azul Fidelidade fora da companhia aérea totalizou R\$3.644,0 milhões no ano encerrado em 31 de dezembro de 2025. Dado o número de destinos exclusivos que operamos, a força de nossa rede e o crescimento esperado de viagens aéreas de passageiros, penetração e uso de cartões de crédito e fidelidade dos membros no Brasil, acreditamos que o Azul Fidelidade é um negócio estratégico para nós. Como a Azul Fidelidade é nossa subsidiária integral, todos os fluxos de caixa gerados por esse negócio de alto crescimento e alta margem de lucro são acumulados para nossos acionistas de maneira eficiente em termos fiscais. Planejamos continuar investindo na expansão da Azul Fidelidade e avaliando oportunidades para liberar valor para esse 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\$51,47 por passageiro no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 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 Azul Fidelidade e para nosso negócio de pacotes de viagens Azul Viagens, bem como capacidade extra para carga.

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

Esperamos que outros fluxos de receita sejam impulsionados principalmente pela nossa unidade de soluções logísticas, Azul Cargo. Em 2025, a receita líquida da Azul Cargo aumentou 12,9% com relação à 2024, atingindo R\$ 1,3 bilhão, impulsionada no crescimento do negócio através da expansão da base de clientes diversificada no Brasil. Os aeroportos brasileiros processaram 1,3 milhões de toneladas de carga em 2025, incluindo 881,8 mil toneladas em mercados internacionais. Encerramos 2025 com uma participação de 25,1% no volume de carga transportada no Brasil, resultado de nossa rede única e do suporte de capilaridade que ela fornece ao nosso negócio de cargas. Além disso, pretendemos continuar a aumentar nossos serviços auxiliares e outros fluxos de receita, incluindo a Azul Viagens, nosso negócio de pacotes de viagem.

Continuar a estabelecer e ampliar parcerias estratégicas

Em 31 de dezembro de 2025, tínhamos acordos de *codeshare* com companhias aéreas United, TAP, JetBlue, Turkish Airlines, Ethiopian Airlines, Emirates, Air Canada, Copa Airlines, ITA Airways, Avianca Colombia e Air Europa, bem como 31 acordos interline com outras companhias aéreas internacionais, o que nos permite atender passageiros viajando em itinerários que exigem vários voos em várias companhias aéreas, ampliando nossa malha. Como parte de nossos planos de expansão global, estabelecemos parcerias estratégicas com a United e com a TAP. Consideramos estes e possíveis relacionamentos com outras companhias aéreas como formas estratégicas de expandir a conectividade da nossa malha nos Estados Unidos, Europa e Ásia sem comprometer nossos próprios recursos para isso. Acreditamos que nossa base de clientes atual e futura vai demandar acesso a voos internacionais, e objetivamos oferecer esta opção a eles de maneira fácil e integrada, seja comprando em nosso site passagens de companhias aéreas parceiras ou através de voos da Azul em horários convenientes e complementares que facilitem acesso a voos fora do Brasil. Além de ampliar nossa malha global através dessas parcerias, estamos explorando uma série de acordos de cooperação, incluindo outros acordos interline, *codeshare*, acesso a programas de fidelidade de companhias aéreas parceiras e possível *co-branding*. Também consideramos oportunidades para alavancar estes relacionamentos para obter maiores eficiências operacionais ao utilizar o conhecimento dessas empresas parceiras em atividades como manutenção, transporte de carga e treinamento e redistribuição de pilotos e tripulantes, bem como a redistribuição de aeronaves redundantes ou excedentes. Estamos explorando *joint ventures* e outros acordos com nossos parceiros para determinar as formas mais eficazes e benéficas de alavancar estes relacionamentos para todas as partes.

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

1.3 Informações relacionadas aos segmentos operacionais

1.3. Em relação a cada segmento operacional que tenha sido divulgado nas últimas demonstrações financeiras de encerramento de exercício social ou, quando houver, nas demonstrações financeiras consolidadas, indicar as seguintes informações :

a. produtos e serviços comercializados

O ativo gerador da nossa receita é o transporte aéreo, que representou 92,4% da nossa receita no exercício social findo em 31 de dezembro de 2025, sendo a maior parcela proveniente do transporte aéreo de passageiros e serviços relacionados, como venda de pontos do nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade, franquias de bagagens, taxas de cancelamento, no-show e mudança de bilhete, dentre outros. Além do transporte de passageiros, também geramos receita através da nossa unidade de soluções logísticas, a Azul Cargo e da nossa operadora Azul Viagens, ambos contabilizados nas Demonstrações Financeiras da Companhia como “Cargas e outras receitas”.

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

Demonstrações de Resultados (R\$ milhões)	2025	2024	2023
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	19.997,7	18.123,1	17.362,9
Cargas e outras receitas	1.642,7	1.403,1	1.331,7
Receita líquida total	21.640,4	19.526,2	18.694,6

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

Item não aplicável, considerando que os resultados da Companhia são consolidados e não separados por segmento.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

1.4. Em relação aos produtos e serviços que correspondam aos segmentos operacionais divulgados no item 1.3, descrever:

a. características do processo de produção

A maior parte dos nossos passageiros são aqueles em viagem de negócios que são atraídos principalmente pela conveniência e frequência de nosso serviço, para múltiplos destinos, dos quais 80 eram exclusivos em 31 de dezembro de 2025.

Acreditamos que nossa ampla malha e nossa variedade de ofertas de rotas nos permitem atrair passageiros corporativos de alta rentabilidade e que acreditamos constituir o maior componente de nossas receitas por bilhete aéreo e em número de passageiros. De acordo com a ABRACORP, detínhamos uma participação de 31,5% em termos de participação na receita brasileira de agências de viagens corporativas no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025. Atribuímos isto à conectividade de nossa malha, que permite aos passageiros várias opções de conexão, lhes possibilitando chegar aos seus destinos de maneira mais fácil e conveniente, bem como ao fato de sermos a única opção em determinados mercados atraentes àqueles que viajam a negócios. Por outro lado, viajantes a lazer normalmente são mais sensíveis a preços elevados do que passageiros corporativos, mas tendem a terem mais flexibilidade quanto aos horários de voos.

Buscamos atrair também 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.

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

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

No exercício social findo em 31 de dezembro de 2025, nossa receita de passageiros foi de R\$20,0 bilhões, representando 92,4% de nossa receita líquida.

Em 2025, a receita líquida da nossa unidade de soluções logísticas, a Azul Cargo e da nossa operadora Azul Viagens atingiu R\$1,6 bilhão, focando no crescimento do negócio, expandindo e diversificando a base de clientes do varejo, indústria e operadores de e-commerce no Brasil. Encerramos 2025 com uma participação de 25,1% no volume de carga transportada no Brasil, resultado de nossa malha única e do suporte de capilaridade que ela fornece ao nosso negócio de carga.

Substituímos dois aviões cargueiros 737-400 para aviões cargueiros Airbus A321 e possuímos 5 E-Jets utilizados para o transporte de cargas. Oferecemos serviços de transporte de cargas para aproximadamente 5.100 cidades, sendo que mais de 2.300 contam com nosso serviço de entrega em até 48 horas, e contamos com aproximadamente 350 unidades de atendimento em todo o Brasil oferecendo nossos serviços de transporte de carga. Transportamos carga por via aérea e contratamos terceiros independentes para transportar e entregar cargas ao 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.

Por meio 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 6.765 agências de viagens oferecendo nossos produtos de viagem ou uma de nossas 129 lojas exclusivas.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Malha Aérea

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



Fonte: Companhia.

Em 31 de dezembro de 2025, atendíamos 160 destinos nacionais e internacionais, incluindo 144 cidades em todas as regiões do Brasil, o maior número de destinos oferecido por uma companhia aérea brasileira, e nossos voos representaram 35,5% do total de partidas domésticas no país de acordo com a ANAC. O nosso maior centro de conexão (“Hub”) está em Campinas, no aeroporto de Viracopos, a aproximadamente 100 quilômetros (62 milhas) da cidade de São Paulo. Partindo do aeroporto de Viracopos, nós oferecemos voos diretos para 72 cidades no Brasil, que representou 96% das 140 partidas diárias de voos domésticos neste aeroporto em 31 de dezembro de 2025.

Em todo o Brasil, nosso Hub de Campinas oferece conectividade superior para conexão de passageiros, com o maior número de serviços sem escalas de qualquer aeroporto do país, no exercício social findo em 31 de dezembro de 2025. Resultado de nosso foco em mercados mal atendidos, conseguimos estabelecer uma plataforma de sucesso que teve aumento significativo da demanda no aeroporto de Viracopos durante os últimos 15 anos.

Nosso segundo maior Hub se localiza no principal aeroporto de Belo Horizonte, onde atendíamos a 61 destinos domésticos e tínhamos uma participação de 74% nas 113 decolagens diárias domésticas naquele aeroporto em 31 de dezembro de 2025. 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 42 destinos com voos diretos. Detínhamos participação de 70% das 66 decolagens diárias domésticas do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2025. Recife é uma das maiores cidades do nordeste brasileiro, e essa instalação regional nos permite aumentar a conectividade de voos dentro dessa região e para outras partes do Brasil.

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

Para mais informações acerca das nossas rotas domésticas e internacionais, vide subitem “c” deste item 1.4 deste Formulário de Referência.

Atendimento ao Cliente

Acreditamos oferecer uma experiência de viagem de qualidade baseada em uma cultura de serviço ao

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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 2025, 71% 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 2025 nossa pontuação totalizou 38,5 pontos.

Nossos serviços incluem assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas individuais de entretenimento com televisão gratuita ao vivo (LiveTV) em todos os assentos dos nossos jatos Embraer e na maioria dos A320neos, 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 entre o aeroporto de Congonhas e o aeroporto de Viracopos. Além disso, oferecemos serviço de Wi-Fi em algumas das nossas aeronaves A320neo, A321neo, E2 e estamos instalando em mais aeronaves.

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:

- 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.

Em 31 de dezembro de 2025, nosso serviço de transporte por ônibus entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos tinha mais de sete partidas por dia distribuídas por uma única linha de ônibus partindo de Congonhas.

Pontualidade e Regularidade

Temos compromisso de operar uma companhia aérea pontual, proporcionando uma experiência de alta qualidade para o nosso cliente, o que acreditamos ser único entre as companhias aéreas brasileiras. A tabela a seguir mostra algumas medidas de atendimento ao cliente relacionadas ao desempenho para os períodos indicados:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
Pontualidade ⁽¹⁾	85,2%	82,4%	85,7%
Taxa de conclusão ⁽²⁾	99,1%	98,5%	98,6%
Taxas de bagagens extraviadas ⁽³⁾	5,13	4,99	3,83

⁽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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

atraentes a nossos clientes Azul Fidelidade, fortalecer nossa marca e gerar receitas. Essas parcerias estratégicas propiciam cooperação ampliada através de acordos de cooperação comercial, de *codeshare* e *interline*, bem como iniciativas de marketing, reciprocidade em programas de fidelidade ou compartilhamento de benefícios, melhora nos níveis de serviço nos aeroportos e investimentos com capital de terceiros e próprio em nós por nossos parceiros, ou por nós em nossos parceiros.

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

Celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United, TAP, e outros nove acordos de *codeshare* e 31 acordos *interline* com várias empresas aéreas internacionais, incluindo JetBlue, Emirates, Air Canada, Turkish Airlines, Air Europa 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 United, JetBlue e 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 400 destinos no mundo inteiro. Acreditamos que nossos relacionamentos estratégicos com companhias aéreas parceiras, particularmente com a United e TAP, propiciam aos nossos clientes Azul Fidelidade uma ampla variedade de atraentes opções de resgate de pontos e que nos possibilitam alavancar no programa para além de nossa própria malha. Continuamos a explorar *joint ventures* e demais acordos com parceiros estratégicos a fim de determinar formas mais eficazes e benéficas de expandir nosso negócio e aumentar nossa receita através desses relacionamentos.

Memorando de entendimento não vinculante (MoU) com a Abra e acordo de cooperação comercial com a Gol Linhas Aéreas

Em 15 de janeiro de 2025, celebramos um Memorando de Entendimento Não Vinculante (MoU) com a Abra, a *holding* controladora da Gol, para explorar potencial combinação de negócios da Azul e da Gol, e em 23 de maio de 2024 anunciamos um acordo de cooperação comercial (*codeshare*) com a Gol Linhas Aéreas para conectar as nossas redes de voos com as da Gol através de um acordo de *codeshare*. Porém, em 25 de setembro de 2025, anunciamos que encerramos as discussões comerciais com a Abra em relação a essa potencial transação, bem como ao acordo de cooperação comercial que tínhamos celebrado junto à Gol.

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.

Em 27 de abril de 2018, a United fechou uma transação de ações preferenciais com a Hainan para adquirir 16.151.524 ações preferenciais de nossa companhia aumentando sua participação em ações para 26.995.316 ações preferenciais, representando 7,75% de nossa participação econômica. Em 31 de dezembro de 2025 a United detinha 18.632.216 ações preferenciais.

Nossa aliança com a United aumenta o alcance de nossa malha aérea 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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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 possuía à época 45% das ações com direito a voto, com os funcionários conservando 5% das ações, e o governo português detinha 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\$65 milhões, e na eliminação do direito de conversão dos bonds da TAP 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 bonds seniores deverão ser 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. Considerando as circunstâncias atualmente observadas, a Administração revisou em 31 de dezembro de 2025, o valor justo da referida aplicação financeira. A variação negativa decorrente dessa reavaliação foi reconhecida no resultado do exercício.

TwoFlex

Em 21 de fevereiro de 2020, a nossa subsidiária integral ALAB e a *TwoFlex* anunciaram que celebraram um determinado contrato de compra e venda de quotas pelo qual a Azul concordou em adquirir a transportadora regional brasileira TwoFlex pelo preço total de compra de R\$123 milhões. A TwoFlex, rebatizada de “Azul Conecta”, é uma companhia aérea doméstica com sede em Jundiaí, Brasil, fundada em 2013, e atualmente oferece serviço regular de passageiros e carga para mais de 60 destinos no Brasil, dos quais apenas três destinos regionais eram anteriormente servidos pela Azul. A frota da Azul Conecta é composta por 23 aeronaves Cessna Caravan, um turboélice regional com capacidade para 9 passageiros. 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 e os pagamentos do preço de compra foram concluídos em 2022.

Gestão de Receitas

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

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

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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 ajustado de R\$39,74 centavos de real no exercício social findo em 2025. Acreditamos que nossa malha única e a oferta de produtos nos possibilitam atrair os viajantes a negócios, de alto rendimento e frequentes.

Programa de Vantagens Azul Fidelidade

Nosso programa de Vantagens Azul Fidelidade, lançado em maio de 2009, objetiva intensificar a fidelidade do cliente e o reconhecimento da marca. O Azul Fidelidade tinha mais de 20 milhões de membros em 31 de dezembro de 2025, sendo 1,4 milhão de membros ativos por mês, e a Azul Fidelidade tem sido o programa de fidelidade que mais cresce entre os três maiores programas no Brasil nos últimos nove anos, de acordo com as informações disponíveis publicamente nos sites web da Smiles e LATAM Pass, os programas de fidelidade da Gol e da LATAM, respectivamente. Os membros do Azul Fidelidade ganham de um a quatro 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 Azul Fidelidade também oferece a opção de “pontos mais dinheiro”, na qual as passagens podem ser compradas usando uma combinação de dinheiro e de pontos Azul Fidelidade. 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 Azul Fidelidade, 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 Azul Fidelidade. 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 Azul Fidelidade, e idade. 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 Azul Fidelidade, e fixar com mais precisão os resgates, a fim de maximizar os lucros.

A maioria dos pontos Azul Fidelidade expiram depois de dois anos de sua emissão. Os viajantes frequentes chegam à categoria “Azul Fidelidade Topázio” ao acumularem 6.000 pontos de qualificação ou seis segmentos, à categoria “Azul Fidelidade Safira” ao acumularem 10.000 pontos de qualificação ou 10 segmentos, e ao nível “Azul Fidelidade Diamante” ao acumularem 12.000 pontos de qualificação e 12 segmentos durante um determinado ano calendário ou ao gastar R\$25.000 em passagens aéreas ou em gastos relacionados à viagens, como taxas de bagagens extras, marcação de assentos e upgrades. Há uma nova categoria, a “Azul Fidelidade Diamante Unique”, que ao acumular 26.000 pontos de qualificação ou 26 segmentos ou R\$50.000 em passagens e despesas relacionadas. As categorias Topázio, Safira, Diamante e Diamante Unique 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.

Também temos uma nova categoria do Azul Fidelidade, somente para convidados, o Azul One, a qual os membros têm acesso a benefícios exclusivos, serviço ao consumidor diferenciado e experiências customizadas. Os convites são feitos baseados no histórico e frequência de viagens, a preferência por produtos premium e outros fatores do relacionamento do passageiro com a Azul.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Desde o início do programa, os membros do Azul Fidelidade 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 Azul Fidelidade.

Temos atualmente 106 parceiros comerciais, que oferecem aos membros do Azul Fidelidade opções para acumular e resgatar pontos, incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Livel (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco), Inter, Caixa, Nubank, BTG Pactual e C6 Bank, e varejistas como Via Varejo, Magazine Luiza, KVM e Satelital Brazil, e parceiros em viagens incluindo Accor (parceiro exclusivo na América Latina), Airport Park e Assist Card.

Em setembro de 2014, lançamos também um cartão de crédito Azul Fidelidade em parceria com o Banco Itaucard S.A. Além disso, em dezembro de 2015, lançamos o Clube Azul Fidelidade, um produto inovador baseado em assinaturas nas quais os membros pagam um valor fixo por mês em troca de pontos Azul Fidelidade, 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, Emirates e Copa, oferecem aos nossos membros do Azul Fidelidade uma ampla variedade de atraentes opções de resgate.

Para maximizar o potencial de criação de valor da Azul Fidelidade, temos gerenciado o programa através de uma equipe exclusiva e dedicada desde meados de 2015. O Faturamento Bruto da Azul Fidelidade, excluindo a companhia aérea, totalizou R\$3.644 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2025, R\$3.427 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$2.692 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2023. Acreditamos que a Azul Fidelidade tem um potencial de crescimento significativo.

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

A tabela abaixo apresenta uma amostra de estatísticas de operação chave do crescimento da Azul Fidelidade:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
Faturamento bruto (ex linhas aéreas) – R\$ milhões	3.644	3.427	2.692
Membros totais (em milhões)	20,1	18,2	16,6

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 2025, 71% 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 (Google Search, Facebook, Twitter e YouTube), e-mail, sites, marketing móvel, inclusive através de nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade e de nosso serviço gratuito de ônibus envelopados com a nossa marca entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos. Nossa estratégia de marketing e propaganda também envolve campanhas de vendas e de promoções com nossos parceiros.

Além disso, aumentamos nossa visibilidade e o reconhecimento da marca ao apresentar anúncios da Azul nas telas individuais de entretenimento em todas as poltronas de nossos jatos, que exibem televisão ao vivo gratuita em voos domésticos, e ao oferecer aos nossos clientes a bordo nossa revista Azul (que também é uma fonte de receitas, principalmente com os anúncios pagos) e lanches com nosso logotipo na

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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. Apresentamos parcerias de alta visibilidade, como "A Frota Mais Mágica do Mundo", com o Walt Disney World Resort. Além disso, fazemos campanhas de *buzz marketing* (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.

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, 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.

A 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, em Porto Alegre e em Belo Horizonte, além de outros aeroportos que operamos.

A manutenção pesada referente a tarefas mais complexas que não podem ser realizadas de um dia para o outro, são executadas conforme uma programação de atividades para revisões de maior complexidade. Essas 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, aproximadamente, a cada 18 meses. A manutenção pesada do motor e as visitas à oficina de revisão são realizadas, aproximadamente, a cada três anos.

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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.

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 prestador de serviços:

- Rolls-Royce, a fabricante dos motores Trent 700 e Trent 7000 instalados em nossa frota de aeronaves de fuselagem larga A330 e A330neo, respectivamente – Contratos separados “power-by-the-hour” (Total Care), cada um efetivo até que cada motor não seja mais operado pela Azul que prevê o reparo de motores, restauração de desempenho, revisão, monitoramento de condição do motor e gestão diagnóstica do Trent 700 e Trent 7000.
- CFM International, uma joint venture entre a GE e a Safran Aircraft Engines, fabricante dos motores Leap 1A instalados em nossa frota de aeronaves da família Airbus A320neo de ponta—Um contrato “power-by-the-hour” de doze anos que prevê o reparo, a restauração do desempenho, a revisão geral, o monitoramento do condicionamento do motor e o gerenciamento de diagnósticos de cada frota de motores Leap 1A. Sob este acordo, a GE tem a obrigação de desenvolver sua base GE Celma em Petrópolis, perto do Rio de Janeiro, para realizar nossa manutenção de motores com capacidade total até 2020, prazo que foi cumprido, o que resultou em uma redução significativa no tempo de retorno e no estoque de peças sobressalentes do motor que evita 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 2033 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 – A frota de aeronaves E2 é apoiada por um contrato que expira em 2033 e cobre o reparo de componentes, o inventário no local e o acesso a um pool de troca de peças sobressalentes.
- Airbus – Contratos separados para o A320neo e A330 com vencimento em 2028 e 2036, respectivamente, e que cobre reparo de componentes, estoque no local e acesso a um kit de peças de reposição.

Segurança e Qualidade

Temos o compromisso de zelar pela segurança pessoal e patrimonial de nossos clientes e tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), e somos certificados pela *IATA Operational Safety Audit* ou IOSA, uma associação internacionalmente reconhecida de avaliação de sistemas de gestão e controle operacional de companhias aéreas. Mantemos uma Equipe Operacional de Segurança dividida em quatro departamentos: (i) Segurança Operacional; (ii) Manutenção e Segurança Ocupacional; (iii) Segurança de Operações em Solo; e (iv) Resposta à Crise e Emergência. O gerente geral se reporta ao conselheiro de qualidade e segurança. Outras três áreas que se reportam ao conselheiro de qualidade e

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

segurança: (i) Promoção e Treinamento de Segurança, (ii) Performance de Qualidade e Segurança e (iii) Segurança.

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 e fabricantes internacionais, 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 o departamento de garantia de segurança são responsáveis pela condução de programas de segurança como o Programa de Relatórios de Segurança (voluntário e obrigatório), Programa de Fatores Humanos e Programa de Monitoramento de Dados de Voo ou FDM, Auditoria de Segurança Orientada de Linha (LOSA), que maximiza medidas reativas, proativas, e preditivas para alcançar altos níveis de segurança em nossas operações.

O departamento de Qualidade e Performance 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 Segurança de Manutenção e Ocupacional estritamente 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 Segurança dedica-se à proteção das operações contra atos de interferência ilícita, nos termos estabelecidos pelos protocolos de segurança da TSA e ANAC e também é responsável pela segurança de executivos e clientes VIP, assim como segurança física e eletrônica em instalações administrativas e operacionais.

O departamento de Segurança de Operações em Solo é responsável por prevenir incidentes durante o transporte de todos os tipos de bens que transportamos nos nossos voos de passageiros e na nossa frota de carga. O departamento também é responsável por determinar regras e procedimentos de segurança no transporte de bens, seja carga perigosa ou comum, bem como acompanhar todas as operações de segurança relacionados ao manuseio de bens por times terceirizados e suas operações.

O departamento de Resposta à Crise e Emergência é responsável por manter e treinar os times de assistência especial 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.

Em conjunto com os programas de segurança atualmente adotados, toda 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.

Somos capazes de realizar a maioria de nossos principais procedimentos de manutenção lá, seguindo os padrões de manutenção mais atualizados, juntamente com equipamentos de última geração para manter e melhorar vários sistemas de aeronaves. Juntamente com nosso hangar principal, operamos outra instalação de manutenção no Aeroporto da Pampulha em Belo Horizonte, que atende nossa frota de ATR-72 e E-Jets. Também estamos investindo em uma segunda localização em Belo Horizonte, localizada no aeroporto internacional, para desenvolvimento futuro e expansão das nossas capacidades de serviços de manutenção.

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.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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 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 2025, nós tínhamos 81 FTEs (*full-time equivalent*) por aeronave. A tabela a seguir contém o número de nossos funcionários equivalentes por categoria e o número de FTEs por aeronave no final dos períodos indicados:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
Pilotos	2.054	2.298	2.219
Comissários de bordo	3.667	3.622	3.526
Pessoal de aeroporto	3.302	3.643	3.706
Pessoal de manutenção	1.376	2.345	2.566
Pessoal de call center	937	991	1.017
Outros	4.211	3.274	2.976
Total	15.547	16.173	16.010
FTEs de final de período por aeronave	81	70	79

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

temos aumento de salário progressivo por tempo de trabalho. Uma vez que os nossos FTEs por aeronave são mais baixos do que o das nossas principais concorrentes, quaisquer aumentos de salário têm um impacto menor para nós, tornando os custos trabalhistas menos significativos para as nossas operações. Em virtude disso, acreditamos que os resultados de nossas operações são menos afetados por custos trabalhistas do que os de nossas principais concorrentes.

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

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

Seguro

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

Visão Geral da Indústria

O Brasil é geograficamente similar em tamanho aos Estados Unidos em sua parte continental é o quarto maior mercado para passageiros domésticos do mundo. 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 47,2 milhões em 2007 para 95,0 milhões em 2019 e totalizou 101,2 milhões em 2025. Em termos de demanda com receita doméstica, o tráfego de passageiros do setor aumentou de 45,7 bilhões em termos de receita de passageiros por quilômetros transportados (*Revenue Passenger Kilometers* ou RPKs) em 2007 para 96,7 bilhões RPKs em 2019 e totalizou em 111,3 bilhões ao final do ano de 2025.

A oferta de assentos por quilômetros (ASK) nesse mesmo período cresceu de 67,5 bilhões ASKs em 2007 para 116,7 bilhões ASKs em 2019, e 133,2 bilhões em 2025. A taxa de ocupação doméstica, calculada como RPKs dividido por ASKs, encerrou em 83,6% em 2025.

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

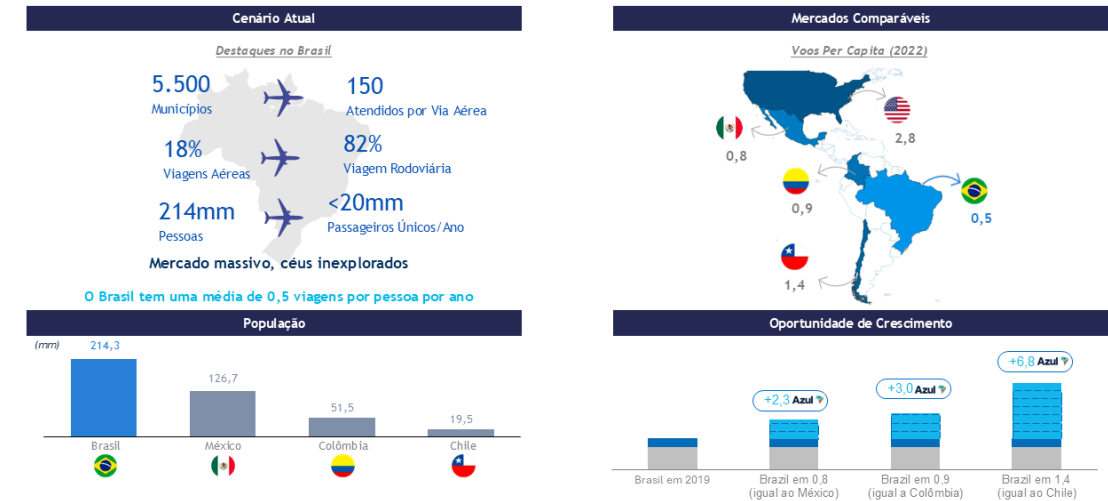
	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
Assentos-quilômetros oferecidos	133.177	122.690	118.372
Crescimento nos assentos-quilômetros oferecidos	8,55%	3,60%	5,20%
Passageiros-quilômetros transportados	111.273	100.561	95.768
Crescimento passageiros-quilômetros transportados	83,55%	5,00%	7,20%
Taxa de ocupação	83,55%	82,00%	80,90%

Fonte: ANAC, Dados Comparativos Avançados.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Potenciais Oportunidades para o Brasil

Considerando que o Brasil tivesse a mesma quantidade de viagens por pessoas por ano que o México, seria necessário adicionar 2,3 vezes o volume de passageiros transportados pela Azul. Caso esse indicador se igualasse ao indicador da Colômbia precisaríamos de 3,0 vezes a Azul e comparado com o Chile, seria de 6,8 vezes.



Fonte: Companhia

b. características do processo de distribuição

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

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

c. características dos mercados de atuação, em especial:

i. 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 principalmente 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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

e lucrativamente acrescentando ainda mais novos destinos domésticos e internacionais, interconectando as cidades que já atendemos e aumentando a frequência nos mercados existentes.

A tabela abaixo apresenta o número de voos domésticos diretos oferecidos por nós e nossos competidores em determinados aeroportos em 31 de dezembro de 2025:

Aeroporto	Azul	Gol	Latam	Ranking Azul
Campinas	72	3	1	1º
Belo Horizonte	61	8	5	1º
Recife	42	6	6	1º
Rio de Janeiro (SDU+GIG)	11	30	22	3º
Cuiabá	18	5	3	1º
Porto Alegre	11	6	7	1º
Curitiba	20	6	6	1º
São Paulo (CGH)	18	42	30	3º
São Paulo (GRU)	10	38	54	3º
Belém	21	8	6	1º

Fonte: ANAC e Azul

A tabela abaixo mostra as 10 principais cidades que foram atendidas em média de partidas por dia em 31 de dezembro de 2025:

Aeroporto	Média Azul Número de Decolagens por Dia	Ranking Azul Decolagens/Dia
Campinas	140	1
Belo Horizonte (Confins)	113	1
Recife	66	1
Rio de Janeiro (SDU+GIG)	43	3
Curitiba	32	1
Porto Alegre	28	1
Cuiabá	15	1
São Paulo (GRU)	26	3
São Paulo (CGH)	37	3
Belém	25	1

Fonte: Azul

Nosso foco em fornecer uma grande rede de rotas com serviço conveniente nos permitiu nos tornar líderes de mercado em 115 cidades e 88% de nossas rotas em termos de partidas, sendo a única companhia aérea no Brasil operando em 85 cidades em 31 de dezembro de 2025. Em comparação, Gol e LATAM eram as transportadoras líderes em 13 e 21 cidades no Brasil, respectivamente. Além disso, as rotas nas quais mantemos uma posição de liderança representam aproximadamente 82% de nossos ASKs totais e 86% de nossa receita total de passageiros.

A tabela abaixo mostra o número de cidades que atendemos e o número de cidades nas quais somos líderes de mercado em termos de partidas por cidades atendidas em comparação com Gol e LATAM, em 31 de dezembro de 2025.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Posicionamento de Rotas Azul (Doméstico)	Cidades Atendidas	Cidades Líderes*	Número de Decolagens Diárias
Azul	144	115	819
Gol	65	12	626
Latam	58	22	749

Fonte: ANAC e Azul

*considera liderança em termos de número de partidas

Acreditamos que nossa ampla cobertura de malha aérea nos permite oferecer mais itinerários e conexões do que nossos competidores, os quais atendem a um número menor de destinos.

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, Lisboa, Porto e Madrid, e destinos selecionados na América do Sul. Além disso, atendemos outros destinos internacionais de acordo com a demanda sazonal.

Acreditamos que nosso principal Hub em Campinas, que oferece voos sem escalas para 70 destinos domésticos e é o maior Hub doméstico na América do Sul, em termos de destinos servidos, é exclusivamente adequado para servir nossas rotas internacionais, devido a nossa rota doméstica focada tanto em termos de passageiros como de conectividade geral em todo o Brasil. Uma vez em Campinas, nossos passageiros internacionais são capazes de tirar proveito de nossa completa estrutura de rotas domésticas para se conectar a todas as regiões do Brasil. Nos Estados Unidos, nós já servimos Fort Lauderdale e Orlando na Flórida partindo de Viracopos, Belo Horizonte e Recife.

A fim de intensificar nossa conectividade fora do Brasil, celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United e com a TAP, bem como outros nove acordos de *codeshare* e 31 acordos *interline* com diversas empresas aéreas internacionais.

Em março de 2016, estabelecemos uma parceria estratégica com a TAP, apoiando ainda mais nossos planos de expansão global. Como resultado desta parceria estratégica, em junho de 2016, lançamos com sucesso um voo sem escalas (*codeshare*) entre nossos principais Hubs e os da TAP, Campinas e Lisboa, respectivamente. Em 31 de dezembro de 2025, a TAP atendia mais de 80 destinos, incluindo 10 destinos no Brasil e, portanto, foi a companhia aérea europeia número um servindo o Brasil em termos de número de assentos e voos. Acreditamos que nossos voos para Lisboa e para o Porto melhoram a conectividade entre o Brasil e a Europa e permitem nossos passageiros do corporativo e lazer aproveitarem a malha da TAP para acessar destinos-chave na Europa. Além disso, esperamos continuar levando vantagem de nossa conectividade de malha ao adicionar destinos selecionados na América do Sul para serem servidos por nossas aeronaves *narrowbody*.

ii. 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.

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 mais bem 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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

de suas rotas se conectem através das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro ou Brasília. Os principais fatores competitivos dessas rotas que são atendidas por mais de uma companhia aérea são: preço das passagens, preço total, disponibilidade de voo, tipo de aeronaves, cortesias para passageiros, número de rotas atendidas a partir de uma cidade, atendimento ao cliente, pontualidade, reputação e registro de segurança, relações de *codeshare*, e programas de milhagem.

A tabela abaixo demonstra as participações de mercado históricas nas rotas domésticas com relação ao número de decolagens:

Participação no mercado doméstico - número de decolagens	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
Latam	32,8%	30,5%	30,0%
Gol	28,5%	26,1%	27,4%
Azul	35,5%	37,0%	36,2%

Fonte: ANAC

Em razão do nosso modelo de negócios, 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 2025, 16% e 14% de nossa malha nacional se sobrepôs à da Gol e da Latam. Em Campinas, nosso principal Hub, apenas 3 em 71 destinos domésticos enfrentavam sobreposição direta com a Gol ou Latam em 31 de dezembro de 2025.

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 2025, 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 dezembro de 2025 tínhamos 29,1% de participação no mercado doméstico em RPK, de acordo com a ANAC.

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

Número de destinos domésticos atendidos	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
Azul	160	160	160
Gol	65	65	68
Latam	59	59	53

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.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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.

Em 2025, nossa participação de mercado em operações internacionais de linhas aéreas brasileiras em rotas de/para o Brasil baseado em RPKs foi:

Participação de Mercado Internacional - Companhia Aérea	RPK	Market Share
LATAM	31.826.027.150	65,32%
Azul	10.065.507.436	20,66%
GOL	6.818.237.262	13,99%
Outros	11.595.219	0.03%
Total	48.721.367.067	100.00%

Fonte: ANAC

d. Eventual sazonalidade

A receita líquida da Companhia advém do volume de transporte aéreo de passageiros, e de carga ou malas postais realizadas, que está sujeito a variações de acordo com o período do ano e, consequentemente, seu fluxo e intensidade. Historicamente, a demanda se dá em menor intensidade no segundo trimestre de cada ano. Geralmente esperamos que a demanda seja maior no primeiro, terceiro e quarto trimestres de cada ano em comparação com o segundo trimestre. Esse aumento da demanda ocorre devido ao aumento das viagens de negócios durante o segundo semestre do ano, além do Natal, Carnaval e férias escolares durante o verão 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\$)			
	1 Trimestre	2 Trimestre	3 Trimestre	4 Trimestre
2023	590,8	550,1	587,6	643,6
2024	604,4	521,2	588,6	629,9
2025	633,8	574,1	656,3	671,4

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.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Frota

Em 31 de dezembro de 2025, a Azul tinha uma frota operacional de 176 aeronaves e uma frota contratual de 227 aeronaves, com uma idade média de 7,2 anos, excluindo aeronaves Cessna. No final de 2025, as 46 aeronaves não incluídas em nossa frota operacional consistiam em dois Airbus widebody, quatro Airbus narrowbody, 15 ATRs e 25 Embraer E2.

A nossa frota operacional, excluindo as aeronaves Cessna Caravan, tem uma idade média de 7,2 anos, o que é significativamente mais jovem do que a média do nosso principal concorrente. Acreditamos que a operação de uma frota jovem leva a uma maior confiabilidade, maior eficiência em termos de uso de combustível e menores custos de manutenção. Nossos Embraer E-Jets da acomodam até 118 passageiros, os Airbus A320neos de última geração possuem capacidade de 174 passageiros e nossas aeronaves ATR de baixo consumo de combustível acomodam 70 clientes, enquanto as aeronaves utilizadas por nossos dois principais concorrentes no Brasil têm entre 144 e 220 assentos. Em 31 de dezembro de 2025, o custo médio de viagem de nossa frota era de R\$55.739.

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, que consiste em aeronaves que são contratualmente arrendadas ou de nossa propriedade e; (ii) nossa frota operacional, que consiste em aeronaves que estão sendo operadas por nós, incluindo aeronaves sobressalentes, para os períodos indicados.

Frota contratual	Número de assentos	Em 31 de dezembro de		
		2025	2024	2023
Aeronave Embraer				
E-190/195	106-118	40	45	47
E-195-E2	136	46	32	20
Aeronave ATR				
ATR 72	68-70	42	40	44
Aeronave Airbus				
Airbus narrowbody	174-214	64	59	55
Airbus widebody	242-298	7	13	12
Cessna Caravan	9	26	27	27
Boeing 737 (cargueiro)	-	2	2	2
Total da frota contratual		227	218	207

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Frota Operacional	Número de assentos	Em 31 de dezembro de		
		2025	2024	2023
Aeronave Embraer				
E-190/195	106-118	43	30	42
E-195-E2	136	18	28	20
Aeronave ATR				
ATR 72	68-70	27	32	39
Aeronave Airbus				
Airbus narrowbody	174-214	60	58	55
Airbus widebody	242-298	5	12	11
Cessna Caravan	9	23	23	24
Boeing 737 (cargueiro)	-	2	2	0
Total da frota operacional		178	185	193

Das 227 aeronaves que compunham a nossa frota contratual em 31 de dezembro de 2025, 39 eram detidas através de arrendamentos financeiros ou financiamentos de dívida e 188 foram financiadas através de arrendamentos operacionais. Nossas aeronaves sob arrendamento financeiro foram financiadas através de linhas de crédito concedidas por diferentes credores, sendo quase a totalidade desse financiamento denominados em dólares norte-americanos em 31 de dezembro de 2025.

Com base nas nossas atuais encomendas realizadas, assumimos contratualmente o compromisso de adquirir 61 aeronaves, sendo 52 diretamente aos fabricantes.

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.

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

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

Esperamos adicionar aeronaves E2 da próxima geração, substituindo aeronaves da geração mais antiga. Estas aeronaves são de qualidade, trazendo mais conforto aos nossos clientes e eficiência em termos de consumo de combustível e emissões de CO₂, resultando numa redução do custo por lugar e ajudando-nos

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

a alcançar a neutralidade carbônica até 2045.

Aeronaves Turboélice (ATR)

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 50 até 70 assentos, que proporcionam custos operacionais significativamente mais baixos do que os jatos, com uma média de consumo de combustível aproximadamente 45% 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 2025, tínhamos 27 ATRs em nossa frota operacional.

Airbus – Aeronaves Widebody

Começamos a operar o Airbus A330-200 em configuração de até 271 assentos em dezembro de 2014 e atualmente atendemos Fort Lauderdale, Orlando, Lisboa, Porto e Madrid 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 cinco aeronaves A330-900neo, configuradas com 298 assentos na versão de alta densidade. Ao todo, são 34 assentos na Business, 108 na Economy Extra e 156 na Economy. Ainda, o A330-900neo é o mais eficiente da categoria, pois está projetado para consumir até 14% menos combustível por assento do que o atual modelo.

Airbus – Aeronaves Narrowbody

Como parte da nossa estratégia para manter uma frota jovem e eficiente, esperamos adicionar continuamente à nossa frota aviões da família Airbus 320neo da próxima geração até 2029. A família Airbus A320neo da próxima geração substitui a atual família A320ceo, apresentando uma nova opção de motor e outras melhorias, tais como refinamentos aerodinâmicos, grandes *winglets* curvos (*sharklets*), redução de peso e uma cabina reorganizada que acomoda até 174 passageiros com espaços de bagagem maiores e um sistema de purificação de ar melhorado. Os nossos A320neos estão equipados com motores CFM International LEAP-1A e têm aproximadamente menos 15% de consumo de combustível e menos produção de ruído quando comparados com os A320ceos, bem como um aumento do alcance de aproximadamente 500 milhas náuticas.

Combustível

O combustível é uma de nossas maiores despesas operacionais, sendo responsável por 33,0%, 34,6% e 34,9% dos nossos custos e serviços prestados nos exercícios social findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023. O preço do combustível para aeronaves é composto de um componente variável e outro fixo. O componente variável é determinado pelo produtor e reflete variações internacionais de preço do petróleo e a taxa cambial real/dólar norte-americano. Esse componente variável é ajustado mensalmente no mercado brasileiro, ao passo que na América do Norte e na Europa o ajuste é diário. O componente fixo é a margem de lucro bruto cobrada pelo fornecedor e representa normalmente um custo fixo por litro durante a vigência do contrato.

Nós compramos combustível de um número de distribuidores no Brasil, principalmente da Raízen Combustíveis Ltda., Air BP Brasil Ltda. e Vibra Energia (anteriormente BR Distribuidora). Todas essas empresas são autorizadas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) a comercializar produtos derivados de petróleo para aviação em todo o Brasil, com as quais temos acordos para comprar todo o combustível de aviação de que necessitamos em determinados locais, normalmente através de contratos de longo-prazo. Para nossos voos internacionais que partem de fora do Brasil, nós compramos combustível de fornecedores locais.

Os preços internacionais do petróleo, denominados em dólares norte-americanos, são voláteis e não podem ser previstos com qualquer grau de certeza, pois estão sujeitos a muitos fatores globais e geopolíticos. As empresas aéreas frequentemente usam contratos futuros de petróleo WTI ou óleo para aquecimento para proteger sua exposição aos preços de combustível de aviação. A fim de nos proteger contra a volatilidade dos preços do petróleo, firmamos contratos futuros de derivativos no passado e podemos proceder desse

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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.

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
Litros consumidos (em milhares)	1.427.847	1.324.982	1.291.297
Combustível da aeronave (R\$ mil)	5.710.291	5.583.503	5.890.485
Preço médio por litro (R\$)	4,00	4,21	4,56
Aumento/(redução) percentual no preço por litro	-5,10%	-7,68%	-16,18%
Percentual de custos de serviços prestados e despesas operacionais	33,0%	34,6%	34,9%

Aeroportos

Atualmente, um número significativo de aeroportos públicos do Brasil é administrado pela INFRAERO, uma operadora de aeroportos de propriedade integral do governo brasileiro, ou por concessionárias privadas. O setor aéreo brasileiro cresceu significativamente nos últimos anos e, como resultado, alguns dos aeroportos brasileiros enfrentam restrições significativas 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 o governo federal, o governo estadual, o governo municipal ou uma concessionária particular, conforme o caso. Não são necessárias licitações públicas para a locação de espaços terminais de carga ou hangares. Em outros casos, o uso pode ser concedido por simples autorização ou permissão emitida pela autoridade que opera o aeroporto. No caso de aeroportos operados por empresas privadas, o uso de áreas de concessão está sujeito a um acordo comercial entre a companhia aérea e a operadora do aeroporto.

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 prevalente 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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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.

Em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil requereu à ANAC a relicitação do aeroporto de Viracopos como parte de seu plano de recuperação judicial. O governo brasileiro autorizou o processo de relicitação em 17 de julho de 2020. Os prazos para conclusão do processo de licenciamento e leilão foram prorrogados até 16 de julho de 2024. Em abril de 2021, um consórcio denominado GCA apresentou um estudo de viabilidade para a nova licitação processo licitatório, que foi aprovado pela ANAC e enviado ao Tribunal de Contas da União. O processo foi suspenso no início de 2022, mas foi retomado em dezembro de 2022. Em agosto de 2023, a Aeroportos Brasil pediu para encerrar o processo de relicitação e manter o controle do terminal. O Ministério de Portos e Aeroportos buscou uma solução consensual em dezembro de 2023, que foi inicialmente aceita, mas posteriormente arquivada em outubro de 2024 por falta de acordo sobre a indenização. As negociações foram retomadas com um novo prazo, qual seja, 2 de junho de 2025, para a conclusão do novo processo de concurso, que não foi finalizado até tal data e, portanto, o Tribunal de Contas da União considerou o prazo expirado. Como resultado, a ANAC pode retomar todos os processos e medidas que haviam sido suspensos, incluindo a possível caducidade do contrato de concessão. Até a data do arquivamento deste formulário, não temos novas atualizações sobre este assunto.

O nosso segundo maior Hub é o aeroporto de Confins, o principal aeroporto de Belo Horizonte, o qual foi concedido para operadores privados em 2013. Em 2016, com a concessão concluída, os planos de construção de um novo terminal de passageiros, aumentando a capacidade do aeroporto de Confins para 22 milhões de passageiros por ano. Nós somos a principal companhia aérea do aeroporto de Confins, com uma fatia de aproximadamente 74% do total de decolagens para 61 destinos em 113 voos domésticos em 31 de dezembro de 2025.

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.

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

Nós construímos um Hub regional em Recife para aumentar a conectividade de voos dentro da região nordeste do Brasil. Recife tem o maior PIB da região nordeste, de acordo com o IBGE, e é o nosso Hub latino-americano mais próximo para voos sem escalas para a Europa e para os Estados Unidos. A nossa instalação regional de Recife atende 42 destinos. Tivemos uma participação de 70% das 66 decolagens domésticas diárias do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2025. 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 9.241,43 metros quadrados com base em três contratos de locação que expiram em dezembro de 2035. Além disso, alugamos um complexo de escritórios de 900 pés quadrados em Fort Lauderdale, nos Estados Unidos.

Também alugamos quatro hangares, totalizando 29.560,64 metros quadrados para nosso centro de manutenção de capacidade total em Belo Horizonte, com vencimentos até 2035. Também alugamos um hangar em Manaus, totalizando 3.133,20 metros quadrados, e um em Cuiabá, totalizando 2.535,71 metros quadrados, para manutenção de linha de E-Jets e ATR, com contratos de aluguel que vencem em 2028 e por período indeterminado, respectivamente. Também alugamos um hangar em Campinas, totalizando 92.219,86 metros quadrados, com o aluguel vencendo em 2042. Nossa unidade de treinamento para formação de pilotos e tripulantes de cabine, a UniAzul, localizada no aeroporto de Viracopos, tem 6.707,65 metros quadrados e está sob um contrato de arrendamento que expira em 2027. A UniAzul está localizada

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

a menos de um quilômetro de distância do aeroporto de Viracopos, nosso principal Hub.

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

ii. eventual dependência de poucos fornecedores

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

iii. eventual volatilidade em seus preços

Custo com combustível é a nossa maior despesa operacional. Acreditamos que nossa frota de aeronaves menores, com consumo de combustível mais baixo, representa uma significativa vantagem de custo em nossos mercados. Combustível representou 33,0% dos nossos custos no exercício social findo em 31 de dezembro de 2025.

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 10%, e (ii) o cenário remoto, o qual assume que o preço do combustível seria agravado por 25%, conforme abaixo.

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

		2025	
Fator de Risco	Instrumento financeiro	Cenário adverso	Cenário remoto
Combustível de aeronave	Custo por litro	(571.029)	(1.427.573)

1.5 Principais clientes

1.5. Identificar se há clientes que sejam responsáveis por mais de 10% da receita líquida total do emissor, informando:

a. montante total de receitas provenientes do cliente

A Companhia não possui clientes que sejam responsáveis por mais de 10% de sua receita líquida total, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

b. segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

A Companhia não possui clientes que sejam responsáveis por mais de 10% de sua receita líquida total, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

1.6 - Efeitos relevantes da regulação estatal sobre as 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 de interesse público e está sujeita a diversas normas legais e regulamentares, a saber, a Constituição Federal, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a qual dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (“CBA”), além de outros normativos emitidos pelos seguintes órgãos reguladores, que fazem parte da estrutura governamental brasileira:

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

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

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

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 Fazenda, Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, Ministro do Turismo, Ministro Chefe da Casa Civil, Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Ministro da Justiça e Segurança Pública, Comandante da Aeronáutica e o

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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 é uma empresa pública, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, que tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; e

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

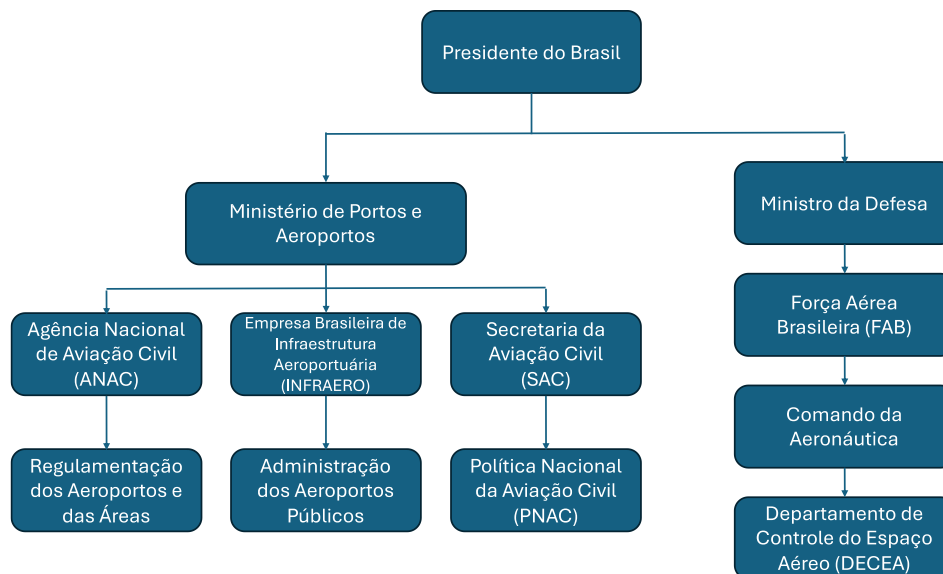
O Brasil assinou e ratificou a Convenção de Varsóvia de 1929, a Convenção de Chicago de 1944, a Convenção de Genebra de 1948, a Convenção de Montreal de 1999, e a Convenção da Cidade do Cabo de 2001, as principais convenções internacionais relacionadas às atividades mundiais de transporte aéreo comercial.

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:



Infraestrutura aeroportuária

Atualmente, o Brasil possui mais de 3.900 aeródromos públicos e privados. As empresas aéreas que operam voos regulares usam principalmente infraestrutura aeroportuária pública, com um volume significativo de

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

aeroportos já concedidos à iniciativa privada, A INFRAERO, outrora principal operadora aeroportuária do país, atualmente concentra suas operações em aeroportos de menor porte (regionais), além de manter participação em grandes aeroportos concedidos. O único aeroporto de grande porte ainda operado pela INFRAERO é o Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

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 vem executando desde os anos 2010 um programa de desestatização da infraestrutura aeroportuária do país. Em fevereiro de 2012 foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação pública as concessões para os aeroportos de São Paulo (Guarulhos), Brasília e Campinas. No entanto, a Aeroportos Brasil, detentora da concessão para operar no Aeroporto de Viracopos, realizou um pedido de relicitação, que foi autorizado pelo Governo Federal por meio do Decreto nº 10.427/2020 e cujo processo de licitação encontra-se sob análise do Tribunal de Contas da União desde março de 2022.

Foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação as concessões para os aeroportos de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins) e Rio de Janeiro (Aeroporto Internacional do Galeão) em novembro de 2013 e, para o Aeroporto Internacional de Fortaleza, no Estado do Ceará, o Aeroporto Internacional de Salvador no Estado da Bahia, o Aeroporto de Florianópolis, no Estado de Santa Catarina e por fim, o Aeroporto Internacional de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul, em julho de 2017. As concessões desses aeroportos têm vigência de 20 a 30 anos. Anteriormente, uma concessão com vigência de 28 anos para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado em Natal, Rio Grande do Norte, foi outorgada ao consórcio denominado Inframérica após licitação pública em agosto 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). O aeroporto foi leiloado, em procedimento conduzido pela Agência Nacional de Aviação Civil, para a concessionária Zurich Airport Brasil, que assumiu a administração em fevereiro de 2024.

Em março de 2019 a ANAC realizou a 5ª rodada de leilões de aeroportos – e a primeira em que os leilões foram feitos para blocos de aeroportos. Havia três blocos formados por Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste. O bloco Nordeste incluiu os seguintes aeroportos: Recife/PE, Maceió/AL, João Pessoa/PB, Aracaju/SE, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE e foi adquirido pela empresa AENA 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. No leilão, a ANAC atingiu o ágio de R\$ 2.158 bilhões.

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

A 7ª rodada de concessões foi realizada em 18 de agosto de 2022. Foram leiloados três blocos totalizando 15 aeroportos, que juntos correspondem a aproximadamente 16% do tráfego de passageiros no Brasil, que na época correspondia a 30 milhões de passageiros por ano. O Bloco Aviação Geral, com os Aeroportos de Campo de Marte (São Paulo/SP) e Jacarepaguá (Rio de Janeiro/RJ), foi vencido pela PAX Aeroportos; o Bloco Norte II, com os aeroportos de Belém/PA e Macapá/AP, vencidos pelo consórcio Novo Norte, formado pela DIX aeroportos e a SOCICAM; e o Bloco SP/MS/PA/MG, que envolve 11 aeroportos nestes estados e, dentre eles, o aeroporto de Congonhas, em São Paulo/SP; leilão este vencido pela Bloco de Onze Aeroportos do Brasil – BOAB. O leilão rendeu ao governo federal R\$2,7 bilhões e foram concedidos

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

à iniciativa privada por 30 anos.

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.

Segundo a ANAC, em 2023, os aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Brasília representaram 35% dos passageiros transportados no Brasil, seguidos por Campinas, Confins, Santos Dumont e Recife, 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.

A Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014 ("Resolução ANAC 338"), previa que aeroportos que operassem a plena capacidade seriam considerados "aeroportos coordenados" pela ANAC. Os seguintes aeroportos eram considerados "aeroportos coordenados" pela ANAC: (i) Congonhas (CGH - São Paulo/SP); (ii) Guarulhos (GRU - Guarulhos/SP); (iii) Pampulha (PLU - Belo Horizonte/MG); (iv) Recife (REC - Recife/PE); e (v) Santos Dumont (SDU - Rio de Janeiro/RJ). A Resolução ANAC 338 também previa que "aeroportos de interesse" eram aqueles considerados relevantes para a aviação civil e que possuíam, dentre outros, níveis elevados de utilização de sua infraestrutura, mas que ainda não justificavam sua classificação como "aeroportos coordenados". Os seguintes aeroportos eram 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).

Por sua vez, a Resolução nº 682, de 7 de junho de 2022 ("Resolução ANAC 682"), que revogou a Resolução ANAC 338, trouxe novas categorias de aeroportos: (i) "aeroporto não declarado (nível 1)", o aeroporto cuja capacidade é geralmente adequada para atender às demandas de operações aéreas solicitadas; (ii) "aeroporto facilitado (nível 2)", o aeroporto cujo nível de ocupação da capacidade possui potencial de congestionamento que pode ser resolvido por meio de ajustes de programação; e (iii) "aeroporto coordenado (nível 3)", o aeroporto cujo nível elevado de ocupação de sua capacidade comprometa qualquer um dos componentes críticos (pista, pátio ou terminal).

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

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

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

Construímos um Hub em Recife para aumentar a conectividade de voos na região Nordeste do Brasil. Recife tem o maior PIB da região Nordeste do Brasil, de acordo com o IBGE, é o nosso Hub latino-americano mais próximo para voos diretos para a Europa e para os Estados Unidos. Nosso Hub Recife atende 43 destinos. Tínhamos 71,0% de participação no aeroporto de Recife e 81 partidas domésticas diárias em maio de 2024. Nossa rede diversificada nos permite conectar não apenas nossos principais Hubs, mas também destinos estratégicos em todo Brasil, como São Paulo (aeroportos de Guarulhos e Congonhas), Rio de Janeiro (aeroportos Santos Dumont e Galeão), Porto Alegre, Cuiabá e Manaus.

Companhias aéreas e prestadores de serviços podem arrendar áreas dentro de aeroportos federais, estaduais ou municipais, como hangares e balcões de check-in, sujeitas a concessões de uso ou autorizações concedidas pela autoridade que opera o aeroporto - que pode ser a INFRAERO, o Estado, o Município ou concessionário privado, conforme o caso. Não é necessária licitação pública para locação de espaços dentro de aeroportos, embora a INFRAERO possa realizar um processo de licitação pública se

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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 renováveis, com prazos variando de um a cinco anos, celebrados com a INFRAERO, empresas concessionárias dos aeroportos 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.

Concessão de serviços de transporte aéreo

Inicialmente, como era considerado serviço público, o Governo Federal era o responsável pelo transporte aéreo e infraestrutura aeroportuária, e podia oferecer esses serviços diretamente ou por meio de concessões ou autorizações a terceiros. Após a criação da ANAC, esta agência reguladora se tornou responsável pelas outorgas e concessões para a operação de serviços regulares de transporte aéreo.

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

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

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

A ANAC tem competência para revogar a concessão se a empresa aérea deixar de cumprir o Código Brasileiro Aeronáutico (CBA) ou demais regramentos e leis relativos ao contrato de concessão, inclusive no caso de a empresa aérea deixar de cumprir os níveis de serviço especificados, deixar de operar ou declarar falência.

Direitos de Rota

Rotas Domésticas

A Resolução ANAC 682/2022 que entrou em vigor em 1 de julho de 2022 dividiu os aeroportos brasileiros em três níveis: não declarado (nível 1), facilitado (nível 2) e coordenado (nível 3). Essa nova divisão em níveis trouxe uma maior flexibilidade para as companhias aéreas através da criação do mercado secundário de slots, respeitando as normas e parâmetros estabelecidos pela ANAC, reduzindo barreiras de acesso e de saída aos aeroportos com escassez de infraestrutura e facilitando a dinâmica entre os próprios players. No caso dos aeroportos coordenados, como Congonhas, Guarulhos, Santos Dumont, Recife e Pampulha, o objetivo desta resolução era se aproximar às práticas internacionais no âmbito do *Worldwide Airport Slot Guidelines* (WASG).

Rotas Internacionais

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

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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.

Em dezembro de 2023, durante um evento realizado na Arábia Saudita, a ANAC assinou dois novos acordos de serviços aéreos, com Antígua e Barbuda e Uganda, bem como a revisão dos acordos com a Áustria, Arábia Saudita, Itália e Islândia. Foram ainda discutidos os acordos com a República Checa e Omã, bem como a melhoria dos acordos com a Turquia, Qatar e Emirados Árabes Unidos.

Em 2024, a ANAC assinou um acordo de “céus abertos” com a sua congênere argentina, que prevê a facilitação da aprovação de voos de carga e o fim dos limites de frequência semanal dos voos entre os dois países.

Política de *slots* domésticos

Slot é uma faixa de horário predeterminada durante a qual a empresa aérea tem permissão para decolar ou pousar em um aeroporto específico. No início de 2014, 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 (“[Resolução ANAC 487](#)”) 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.

Por sua vez, em 7 de junho de 2022, foi publicada a Resolução ANAC nº 682/2022, que revogou a Resolução ANAC 487. A norma modernizou as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária por meio do uso de *slots*, inovando ao criar o mercado secundário de slots, por meio da possibilidade de cessão destes entre empresas aéreas de diferentes grupos econômicos, o que reduz as barreiras de acesso e de saída de empresas aéreas em aeroportos com escassez de infraestrutura e permite soluções de mercado dinâmicas entre os próprios players. As regras da Resolução ANAC nº

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

682/2022 estão vigentes desde a temporada de Verão 2023.

Importação de aeronaves para o Brasil

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

Registro de aeronaves

As aeronaves brasileiras devem possuir um certificado de matrícula e um certificado de aeronavegabilidade, ambos emitidos pelo RAB após inspeção técnica da aeronave pela ANAC. O certificado de matrícula determina que a aeronave seja de nacionalidade brasileira e serve como comprovante de registro perante a autoridade de aviação brasileira. O certificado de aeronavegabilidade, que é geralmente válido por 15 anos a partir da data da inspeção inicial pela ANAC, comprova que a aeronave possui condições de operar com segurança e em cumprimento dos regulamentos da aviação brasileira. 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 à 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 Congresso Nacional.

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 apenas entrou em vigor em 14 de março de 2017, as companhias aéreas estão autorizadas a cobrar pela bagagem despachada de 23 quilos, sendo direito do passageiro viajar com bagagem de mão com franquia de até 10 quilos. Em 1º de junho de 2017, iniciamos a cobrança da taxa pela bagagem despachada aos passageiros. O Congresso Nacional aprovou a Medida Provisória nº 1.089/2021, convertida na Lei nº 14.368 de 14 de junho de 2022, proibindo a cobrança pela bagagem despachada. Porém, a legalidade da cobrança pela bagagem despachada foi mantida quando o Presidente da República vetou o dispositivo que pretendia proibir a cobrança pela bagagem despachada.

O veto presidencial ainda está pendente de análise pelo Congresso Nacional, e precisa de maioria absoluta de votos de deputados e senadores para ser rejeitado e estabelecer a retomada da gratuidade da bagagem despachada.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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, tais como: (i) direito de desistência da compra da passagem sem ônus em até 24 horas após a compra, (ii) redução do prazo de reembolso, (iii) aumento da franquia de bagagem de mão, (iv) correção gratuita do nome do passageiro no bilhete, (v) garantia da passagem de volta no caso de cancelamento (no show) da ida e (vi) simplificação do processo de devolução ou indenização por extravio de bagagem.

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 a 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 da Matrícula e de Solicitação de 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 ainda dependem de regulamentação 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.

Desburocratização do setor

Em 15 de junho de 2022, foi publicada a Lei nº 14.368/2022, que resultou da conversão da Medida Provisória nº 1.089/2021. A referida norma promoveu mudanças na legislação aplicável ao setor aéreo com o objetivo de atualizar e desburocratizar processos, possibilitando maior eficiência na prestação de serviços e estimulando o desenvolvimento do mercado.

Dentre as principais alterações promovidas pela Lei nº 14.368/2022, destaca-se a eliminação da (i) diferenciação entre serviço aéreo público e privado; (ii) necessidade de celebração de contratos de concessão das empresas aéreas; (iii) a necessidade da obtenção de autorização para o funcionamento de empresas estrangeiras; e (iv) a obrigatoriedade de prévia autorização para a construção de aeródromos. Além disso, a norma simplificou o cadastro de aeronaves consideradas menos complexas no RAB, a aceitação de certificação emitida por autoridade estrangeira para aeronaves importadas competente e excluiu a cobrança de taxas de fiscalização.

b. principais aspectos relacionados ao cumprimento das obrigações legais e regulatórias ligadas a questões ambientais e sociais pelo emissor:

Aspectos Ambientais

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 eventuais danos ambientais coletivos e/ou individuais, sem limitação financeira ou temporal.

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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/ou 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 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 contra a administração ambiental – e suas respectivas penalidades. Dentre as penalidades aplicáveis às infrações administrativas destacam-se as seguintes: advertência; imposição de multas que podem variar de R\$ 50 a R\$ 50 milhões, de acordo com a capacidade econômica e os antecedentes da pessoa infratora, bem como com a gravidade dos fatos e suas consequências para a saúde pública e para o meio ambiente, 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 a todos que desenvolveram atividades direta ou indiretamente relacionadas ao dano ocasionado, independentemente da comprovação de dolo ou culpa dos agentes. Consequentemente, danos ambientais ocasionados por terceiros por nós contratados não eximem a nossa responsabilidade pela eventual reparação destes danos.

Dessa forma, tanto as atividades desenvolvidas pela Companhia, como aquelas desenvolvidas por terceiros contratados para proceder qualquer serviço em nossos empreendimentos ou em nosso nome, 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, sem qualquer limitação temporal ou financeira.

Por fim, a Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 ("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.

(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 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 extensão de sua culpabilidade. A Lei de Crimes Ambientais 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 (ii) pelo órgão colegiado 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 individuais das pessoas jurídicas que tenham participado de tais decisões ou tenham se omitido, quando deveriam impedir os resultados delas advindos.

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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 alguns casos, há a emissão de uma licença única ou licença simplificada que poderão realizar todas essas fases simultaneamente, gerando apenas um documento. Essas e outras modalidades de licenciamento podem receber diferentes conceitos e aplicações de estado para estado, podendo depender de parâmetros como impacto ambiental, porte, potencial poluidor, localização, e tempo de duração da atividade.

Em geral as solicitações de renovação das licenças ambientais devem ser apresentadas com antecedência mínima de 120 dias contados da data 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, ampliação ou reforma, 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 podem sujeitar o infrator (i) a sanções administrativas, previstas, em âmbito federal, no Decreto nº 6.514/2008, incluindo a obrigação de suspender e/ou desativar as instalações ou atividades, e a multas que variam de R\$ 500,00 a R\$ 10 milhões; (ii) a sanções criminais; e (iii) ao dever de reparar e/ou indenizar danos causados ao meio ambiente e a terceiros prejudicados pela atividade. Essas penalidades podem ser aplicadas no caso de realização de alguma atividade potencialmente poluidora sem a devida licença ambiental, em desacordo com a licença obtida ou no caso de descumprimento às suas condicionantes.

Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e/ou Utilizadoras de Recursos Ambientais

A Lei Federal nº 6.938/1981 ("Política Nacional do Meio Ambiente"), a Instrução Normativa 13, de 23 de agosto de 2021 do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis ("IBAMA") e a Instrução Normativa 6, de 27 de janeiro de 2022 do IBAMA estabelecem que todas as entidades legais que realizam atividades potencialmente poluidoras ou utilizadoras de recursos naturais devem ser registradas no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e/ou Utilizadoras de Recursos Ambientais ("CTF/APP") do IBAMA. Este cadastro é um instrumento para promover a preservação do meio ambiente. Nos termos da Portaria IBAMA 149, de 15 de dezembro de 2022, as companhias aéreas que realizam atividades de importação de pneus novos, transporte envolvendo material radioativo ou rejeito radioativo, importação de veículos automotor para uso próprio, transporte aéreo de produtos florestais sujeitos à emissão de Documento de Origem Florestal ("DOF") e que possuam depósito rotativo para fins de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado, sujeito a licenciamento ambiental pelo órgão competente, estão sujeitas à inscrição no CTF/APP.

Ademais, 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 etc., além de estarem sujeitas à inscrição no CTF/APP, também poderão estar sujeitas ao pagamento trimestral da Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental ("TCFA") ao IBAMA e à apresentação, até o dia 31 de março de cada ano, de Relatório de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais ("RAPP"), referente ao exercício das atividades no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro do ano anterior.

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

não pagamento da TCFA, por sua vez, implica no pagamento com: (i) juros de mora equivalente à variação da taxa SELIC, verificada a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do vencimento, até o mês anterior ao pagamento e de 1% (um por cento) no mês em que este ocorra; (ii) multa de mora multa de mora de até 20% (vinte por cento); e (iii) encargo legal substitutivo da condenação do devedor em honorários advocatícios, após a inscrição do débito em dívida ativa, de 20% (vinte por cento) sobre o total inscrito, reduzido para 10% (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 R\$ 1.000,00 (mil reais) a R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

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

Em 11 de dezembro de 2024, foi publicada a Lei Federal nº 15.042 para instituir o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa, sendo que o objetivo da norma é estabelecer limites às emissões de gases de efeito estufa provenientes de atividades, fontes e instalações localizadas em território nacional. Dentre as obrigações, menciona-se (i) a submissão de plano de monitoramento à apreciação do órgão gestor do SBCE para operadores com emissões acima de 10.000 tCO₂e; (ii) envio de relato das emissões e remoções de CEE, conforme plano de monitoramento aprovado, para operadores com emissões acima de 10.000 tCO₂e; (iii) envio de relato de conciliação periódica de obrigações, aplicável para operadores com emissões acima de 25.000 tCO₂e; e outras.

Foi sancionada no Brasil, em 15 de maio de 2024, a Resolução nº 743, pela Agência Nacional de Aviação Civil, que regulamenta o monitoramento e a compensação das emissões de dióxido de carbono relativas às operações internacionais, no âmbito do CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – Mecanismo de Redução e Compensação de Emissões de Aviação Internacional, definido no Volume IV do Anexo 16 da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI.

O Brasil é signatário do programa, devendo ter obrigações de compensação a partir de 2027.

Em paralelo, foi publicada a Lei Federal nº 14.993, de 8 de outubro de 2024, que dispõe sobre a promoção de mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e estocagem de CO₂, tendo instituído, entre outros, o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) conhecido como SAF - *Sustainable Aviation Fuel*.

A lei prevê que os operadores aéreos deverão reduzir as emissões de CO₂ em 1%, no mínimo, a partir do ano de 2027, em voos domésticos, a partir da utilização de SAF e outros meios alternativos, com aumento gradual desse percentual até alcançar o patamar de 10% em 2037.

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 10.936/2022), 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. Além disso, nos termos da referida Política, estabelecimentos que gerem resíduos perigosos ou resíduos que, mesmo caracterizados como não perigosos, por sua natureza, composição ou volume, não sejam equiparados aos resíduos domiciliares pelo poder público municipal, estão sujeitos à elaboração de Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos ("PGRS"), os quais estão sujeitos à aprovação prévia das autoridades ambientais, sendo que as atividades de tratamento de resíduos podem estar sujeitas ao licenciamento ambiental.

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 das atividades contratadas pela Companhia. Nesses casos, a Companhia pode ser considerada solidariamente responsável com tais prestadores de serviços pela reparação e/ou indenização dos danos causados ao meio ambiente e a terceiros e, em tese, também estaria exposta a penalidades administrativas e/ou criminais, 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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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.

Além disso, ressalta-se que Decreto nº 6.514/2008 foi alterado pelo Decreto nº 10.936, de 12 de janeiro de 2022 (que regulamenta a Política Nacional de Resíduos Sólidos) e pelo Decreto nº 11.080, de 24 de maio de 2022 para a inclusão de infrações administrativas relacionadas à gestão de resíduos sólidos.

O transporte, tratamento e disposição final adequada de resíduos dependem da correta separação, classificação e manuseio dos resíduos.

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 importadora de óleo lubrificante, pneus, pilhas e baterias, lâmpadas fluorescentes, produtos eletroeletrônicos e seus componentes, dentre outros. Os sistemas de Logística Reversa desses produtos são implementados no Brasil, com o objetivo de reduzir o volume de resíduos sólidos, mitigar impactos adversos à saúde humana e ao ambiente e dar destinação final ambientalmente adequada, de modo que cada parte da cadeia tenha suas obrigações específicas. Assim, a Política Nacional de Resíduos Sólidos determina que os importadores deem destinação final ambientalmente adequada aos resíduos reunidos, recuperados ou devolvidos após o uso pelo consumidor, com vistas a sua reutilização no ciclo de produção ou destinação final correta.

Caso as obrigações atinentes à logística reversa sejam descumpridas, sanções administrativas (e.g. paralização das atividades, multas administrativas e 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.

Práticas Ambientais e de Sustentabilidade

Somos a primeira companhia aérea brasileira a ter o seu objetivo de descarbonização aprovado pela iniciativa *Science Based Targets* (SBTi). Este marco não só reflete o nosso compromisso de reduzir significativamente as nossas emissões de carbono, com a ambição a longo prazo de alcançar a neutralidade carbônica até 2045, em linha com os esforços de sustentabilidade atualmente desenvolvidos pelos nossos pares na indústria global da aviação. Nossa meta de longo prazo demonstra o nosso alinhamento com o Acordo de Paris, e reforça o nosso objetivo de impulsionar uma ação climática mensurável e impactante.

Além disso, a Azul foi reconhecida no *S&P Global Sustainability Yearbook 2025* como uma *Industry Mover*, alcançando a maior melhoria nas pontuações de sustentabilidade entre as companhias aéreas em todo o mundo. Esse reconhecimento ressalta nossos esforços contínuos para melhorar nosso desempenho ambiental e sustentável e impulsionar mudanças significativas no setor.

A eficiência das emissões continua a ser um foco central para o nosso setor. Nossas iniciativas, que buscam atingir emissões líquidas zero a longo prazo, incluem a operação da frota mais jovem e mais eficiente em termos de combustível no Brasil, a implementação da otimização de rotas e o investimento em modelos de aeronaves de última geração que reduzem significativamente o consumo de combustível e as emissões. A transformação contínua da nossa frota, substituindo aeronaves antigas por modelos avançados e ecoeficientes, desempenha um papel vital nestes esforços, reduzindo a nossa pegada ambiental tanto por voo como por passageiro.

O nosso compromisso com a sustentabilidade vai para além da gestão ambiental. Através do Movimento Ara, o nosso projeto transformacional para a conectividade, oferecemos descontos no frete a microempresários e cooperativas que trabalham para preservar a floresta amazônica. Esta iniciativa realça o papel essencial que a aviação desempenha no desenvolvimento socioeconômico no Brasil e na América Latina, particularmente em regiões remotas. Ao ligar estas comunidades a mercados mais vastos, apoiamos o crescimento econômico sustentável, contribuindo simultaneamente para a preservação de um dos ecossistemas mais críticos do mundo.

A Azul tem sido reconhecida pelo mercado em sua jornada pela sustentabilidade e transição climática. Nos últimos anos participamos da carteira do Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3, e nosso Relatório Anual esteve entre os cinco melhores do Brasil pelo ranking da ABRASCA, refletindo nossa dedicação à

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

transparência. Nossa inclusão no *S&P Global Sustainability Yearbook 2025* e o reconhecimento como um *Industry Mover* enfatizam ainda mais nossa liderança no avanço da sustentabilidade na aviação.

Aspectos Sociais

Em seu Relatório de Sustentabilidade (conforme definido abaixo), a Companhia reafirma seu compromisso com as temáticas sociais, entre outros aspectos, por meio do desenvolvimento e aprimoramento das competências profissionais de seus colaboradores, bem como pelas ações que visam valorizar e incentivar o respeito, a integridade e o bem-estar das pessoas e as boas relações no ambiente de trabalho. Para mais informações acerca do Relatório de Sustentabilidade da Companhia, vide item 1.9 deste Formulário de Referência.

Em 2025, a Azul avançou no cumprimento de suas obrigações legais e regulatórias relacionadas a questões sociais, fortalecendo políticas, práticas e mecanismos de governança que asseguram conformidade, transparência e impacto positivo nas comunidades em que atua. Atualizamos a **Política de Investimento Social**, que orienta a atuação da companhia no fomento a iniciativas de inclusão, equidade, diversidade e desenvolvimento comunitário, contribuindo **diretamente para o desenvolvimento sustentável e para a redução das desigualdades**, em alinhamento às legislações aplicáveis e às boas práticas de responsabilidade social corporativa.

Nosso apoio institucional é direcionado a organizações que compartilham dos valores da Azul e ocorre tanto por meio de recursos próprios, como transporte aéreo de passageiros e cargas, quanto por meio de Leis de Incentivo Fiscal, garantindo aderência às regulamentações específicas desses mecanismos. As principais áreas de atuação incluem saúde com destaque para as ações do programa Conexão Azul Rosa, voltado ao combate ao câncer de mama e A Flor da Pele mutirão de reconstrução mamária — além de **educação, empregabilidade, inclusão social, geração de renda, assistência humanitária e voluntariado corporativo**. O foco central permanece na promoção do **desenvolvimento local**, fortalecimento comunitário e ampliação das oportunidades para populações em situação de vulnerabilidade, utilizando a capilaridade da malha aérea da Azul para conectar pessoas e transformar vidas.

O compromisso social da empresa se evidenciou também por meio do programa de voluntariado corporativo. Em 2025, com o engajamento de mais de 7.200 Tripulantes — representando cerca de 45% do quadro da companhia — realizamos mais de 470 ações sociais, que impactaram diretamente mais de 33 mil pessoas. Essas iniciativas refletem a adesão contínua à Agenda 2030 e aos **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)**, reforçando o compromisso da Azul com padrões globais de responsabilidade social.

Paralelamente, avançamos de forma significativa na agenda de **Diversidade, Equidade & Inclusão (DE&I)**, consolidada pelo programa **Respeito Azul**. O programa passou por fortalecimento estruturais que reforçaram a construção de um ambiente mais seguro, representativo e inclusivo. Entre as ações de destaque, realizamos o relançamento do OPA (Observar, Perceber e Atender), em parceria com o time de CX, incorporando ao pilar do “Respeito” como elemento central da experiência com o cliente. Conduzimos também o “**Decolando no Espectro**”, um voo em solo em Viracopos com crianças autistas e seus familiares, que possibilitou revisar e aperfeiçoar a jornada dos clientes PNAE com foco em acessibilidade. Avançamos na qualificação interna por meio de ações de letramento para equipes e lideranças, fortalecendo a cultura inclusiva em conformidade com diretrizes regulatórias e princípios de direitos humanos. Atuamos em agendas setoriais relevantes, como o programa Asas para Todos da ANAC, contribuindo para discussões e pesquisas sobre gênero e pessoas com deficiência. Participamos do Encontro com as Aviadoras, ampliando melhorias estruturais como a revisão de uniformes e o atendimento a necessidades específicas dos pilotos. Marcamos presença em eventos institucionais do setor, incluindo o Dia da Aviação Inclusiva da ANAC, Feiras de Empregabilidade, AMAB e IATA Quarterly Call. Como parte de nosso compromisso com pessoas com deficiência, seguimos expandindo o uso e a conscientização sobre o Cordão de Girassol entre Tripulantes PCD.

No âmbito da governança, fortalecemos mecanismos de monitoramento de indicadores sociais e de diversidade, ampliamos nossa participação no Pacto Global da ONU e divulgamos esse acompanhamento em nosso Relatório de Sustentabilidade. Mantivemos também apoio direto a projetos de inclusão, como o terceiro ano consecutivo de parceria com o Instituto Cromossomo 21, que resultou na formação de 36 adultos com deficiência intelectual.

Esses esforços se somam à nossa **Política de Diversidade**, disponível publicamente e alinhada a padrões regulatórios e de governança corporativa, que reafirma o compromisso da Azul com a promoção da diversidade, equidade e inclusão, independentemente de etnia, cor, gênero, idade, estado civil, orientação sexual, religião, condição física ou classe socioeconômica.
Link: <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>

Embora a regulação específica sobre direitos humanos e empresas no Brasil não possua caráter vinculante, há uma tendência cada vez mais forte de proliferação de novos instrumentos normativos para prever obrigações a serem cumpridas por empresas no que tange à incorporação do respeito aos direitos humanos em toda a estratégia de negócios. Nesse sentido, a Companhia possui uma política de direitos humanos

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

("Política de Direitos Humanos"), por meio da qual estabelece o compromisso com a disseminação do respeito aos direitos humanos, estabelecendo as principais diretrizes, princípios e responsabilidades que devem nortear todas as relações e atividades na Azul, a fim de proteger e zelar pelos direitos humanos. A Política de Direitos Humanos se aplica a todas as empresas e unidades de negócio do grupo econômico da Companhia, bem como a todos os seus membros (incluindo, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários e demais empregados, estagiários e menores aprendizes, bem como os membros do Conselho de Administração. Também se estende aos parceiros de negócios da Companhia. A Política de Direitos Humanos está disponível no *website* da Companhia: <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>

Ademais, a Companhia possui uma Política Anticorrupção e é comprometida com as leis de prevenção e combate à corrupção e à lavagem de dinheiro, em especial a Lei Anticorrupção (Lei 12.846/13), assim como a Lei nº 9.613, de 03 de março de 1998, que dispõe sobre os crimes de lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores. A Companhia não tolera condutas antiéticas, sobretudo se estas envolverem atos de corrupção ou quaisquer outros que possam lesar a administração pública, nacional ou estrangeira. Para mais informações acerca do Relatório de Sustentabilidade da Companhia, vide item 5.3 deste Formulário de Referência.

Por fim, buscamos cumprir a legislação e regulamentação em vigor relacionadas à não utilização de trabalho infantil e análogo a de escravo, ao não incentivo a prostituição, discriminação de raça ou gênero ou crime contra o meio ambiente, proveito criminoso da prostituição, bem como crime contra os direitos dos silvícolas, em especial, mas não se limitando, ao direito sobre as áreas de ocupação indígena.

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

Propriedade Intelectual

Patentes. A Companhia não é titular de qualquer patente ou pedido de patente de invenção no Brasil junto ao Instituto Nacional da Propriedade Industrial ("INPI").

Nomes de domínio. Os nomes de domínio seguem as regras e procedimentos do *Domain Name System* ("DNS"), de modo que qualquer nome registrado no DNS é um nome de domínio. No Brasil, o responsável pelo registro de nomes de domínio, bem como pela administração e publicação do DNS para o domínio ".br", a distribuição de endereços de sites e serviços de manutenção é o Registro.br. A Companhia é também titular de nomes de domínio registrados pelo registro.br e por outras entidades de registro de domínios no Brasil e no exterior, incluindo, entre outros, "voeazul.com.br", "flyazul.com", "azulcargoeexpress.com", "azulviagens.com.br" e "tudoazul.com".

Software. No Brasil, programas de computador (softwares) são protegidos pela legislação de direitos autorais, essencialmente, a Convenção de Berna sobre Direitos do Autor, ratificada no Brasil por meio da publicação do Decreto nº 75.699/1975, e a Lei nº 9.610/1998 (Lei de Direitos Autorais) em conjunto com Lei nº 9.609/1998 (Lei de Software), sendo definidos como "expressão de um conjunto organizado de instruções em linguagem natural ou codificada, contida em suporte físico de qualquer natureza, de emprego necessário em máquinas automáticas de tratamento da informação, dispositivos, instrumentos ou equipamentos periféricos, baseados em técnica digital ou análoga, para fazê-los funcionar de modo e para fins determinados".

Ao titular de um registro de software é assegurada a tutela dos direitos relacionados ao software por 50 (cinquenta) anos, contados a partir de 1º de janeiro do ano subsequente ao da sua publicação ou, na ausência desta, da sua criação. A Companhia possui diversas licenças de uso de softwares de terceiros, tais como, Oracle, Trax, Sabre, Navitaire, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen, SmartKargo, Juniper, Adobe, Service Now, Microsoft e OneTrust, dentre outros.

Marcas. No Brasil, marcas são sinais distintivos visualmente perceptíveis que identificam e distinguem produtos e/ou serviços, não abarcando, portanto, sinais sonoros, gustativos e/ou olfativos. Em alguns casos, as marcas também possuem a função de certificar a conformidade de produtos e/ou serviços com determinadas normas e/ou especificações técnicas.

A Lei nº 9.279/1996 ("Lei de Propriedade Industrial") dispõe que a propriedade de determinada marca somente pode ser adquirida por meio do registro concedido pelo INPI, autarquia federal responsável pelo registro de marcas e patentes, e outros direitos de propriedade intelectual no Brasil.

Após a aprovação do registro de marca pelo INPI, o titular da marca passa a deter a propriedade desta, sendo assegurado ao titular o direito de uso exclusivo, em todo território nacional, por um período determinado de 10 (dez) anos, prorrogável por períodos iguais sucessivos, mediante o pagamento de taxas adicionais ao INPI. Tal proteção observa o princípio da especialidade, de modo que o direito de

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

exclusividade se limita à(s) classe(s) de produtos e/ou serviços para as quais a marca foi registrada, conforme a Classificação Internacional de Nice.

Durante o processo de registro, aquele que requereu o registro de determinada marca (denominado “depositante”) possui apenas uma expectativa de direito de propriedade para a identificação de seus produtos ou serviços e o direito de zelar pela integridade material e/ou reputação do sinal requerido. Essa expectativa pode vir a não se concretizar em direito nas hipóteses de: (i) falta de pagamento das taxas de retribuições cabíveis dentro dos prazos legais; (ii) indeferimento do pedido de registro pelo INPI; ou (iii) não contestação e/ou não cumprimento de exigência formulada pelo INPI.

Ainda, relevante destacar que o registro de determinada marca se extingue pela (i) expiração do prazo de vigência (quando da não renovação no prazo adequado); (ii) renúncia (abandono voluntário do titular ou pelo representante legal); (iii) caducidade (falta de uso da marca); ou (iv) inobservância do disposto no artigo 217 da Lei de Propriedade Industrial (necessidade da pessoa domiciliada no exterior manter procurador no Brasil), sendo, portanto, um requisito de manutenção do registro de marca a continuidade de seu uso, nos termos do pedido de registro depositado junto ao INPI.

A Companhia possui diversos registros de marca concedidos e válidos junto ao INPI, bem como alguns pedidos de registro de marcas recentes, ainda em fase de análise perante o INPI.

Em relação às principais marcas, a Companhia é titular de dezenas de marcas registradas, dentre as quais destacamos: “Azul” (mista), “Azul Linhas Aéreas” (nominativa), “Azul Viagens” (mista e nominativa), “Tudo Azul” (mista e nominativa), “Azul Cargo Express” (mista e nominativa) e “Azul Conecta” (mista). Recentemente obtivemos também o registro da marca “Azul Fidelidade” (mista e nominativa). Essas marcas estão registradas principalmente com relação às atividades de transportes e viagens (39), enquanto algumas delas estão registradas em atividades promocionais de programa de fidelidade (35) e entretenimento (41).

Já no cenário internacional, o Grupo Azul possui as marcas registradas “Azul”, “Azul Cargo Express” e “Azul Viagens” em diversos países, como Argentina, Bolívia, Chile, China, União Europeia, Paraguai e Reino Unido, contribuindo para consolidação das marcas no cenário internacional.

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

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

Proteção de Dados Pessoais

A proteção de dados pessoais ganhou relevância significativa no ambiente regulatório e operacional, em razão da digitalização dos serviços e do aumento do volume de informações tratadas pelas organizações. No Brasil, esse tema é regulamentado principalmente pela Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/18 – LGPD) e supervisionado pela Agência Nacional de Proteção de Dados (ANPD), além de contar com respaldo em outras normas, como a Constituição Federal, o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor, o Marco Civil da Internet e, mais recentemente, o Estatuto da Criança e do Adolescente Digital (ECA Digital), que reforça proteções específicas para crianças e adolescentes no ambiente digital.

A LGPD estabelece requisitos claros para atividades de tratamento de dados pessoais, incluindo coleta, uso, armazenamento, compartilhamento, transferência e eliminação de informações de pessoas naturais identificadas ou identificáveis. A lei possui amplo escopo e se aplica a pessoas físicas — quando atuam com finalidade econômica — e a entidades públicas ou privadas, independentemente da localização de sua sede ou da infraestrutura utilizada, sempre que o tratamento ocorrer no Brasil, tiver como alvo indivíduos localizados no país ou envolver titulares que estejam no Brasil no momento da coleta. Seu alcance inclui operações realizadas tanto em meios digitais quanto físicos.

A Agência Nacional de Proteção de Dados (ANPD) desempenha papel central na aplicação e fiscalização da LGPD. Além disso, atua na promoção de boas práticas, na educação em privacidade e na elaboração de estudos técnicos sobre proteção de dados. Desde 2022, a ANPD exerce suas funções como autarquia especial, com autonomia técnica e decisória ampliada.

Ao cumprir suas atribuições, a agência pode aplicar penalidades como: (i) advertência com prazo para correção; (ii) multa simples ou diária de até 2% do faturamento da companhia, limitada a R\$ 50.000.000,00 por infração; (iii) publicização da infração; (iv) bloqueio dos dados pessoais envolvidos; (v) eliminação dos dados; (vi) suspensão parcial do banco de dados ou da atividade de tratamento; e (vii) proibição total ou

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

parcial do exercício de atividades relacionadas ao tratamento de dados. Além disso, a Azul pode ser judicialmente responsabilizada por danos materiais ou morais causados a titulares, incluindo responsabilidade solidária por atos de fornecedores e parceiros.

Em cumprimento às obrigações legais e às melhores práticas de mercado, a Azul conta com um Programa de Governança de Proteção de Dados estruturado, destinado a assegurar que todos os tratamentos de dados pessoais realizados pela companhia ou por parceiros observem bases legais adequadas, os princípios previstos na LGPD e os direitos dos titulares. Para tanto, a Azul adota políticas e procedimentos específicos alinhados às diretrizes de Segurança da Informação e conta com: (i) equipe especializada dedicada às demandas de privacidade; (ii) encarregado de proteção de dados (DPO) independente; (iii) canal exclusivo para atendimento de titulares; e (iv) ferramenta de gestão do programa de privacidade para automatizar e organizar fluxos internos.

Entre as principais rotinas desempenhadas pelo time de privacidade, estão a manutenção e atualização contínua do mapeamento dos fluxos de dados da Companhia (Register of Processing Activities - ROPA), os fluxos de Privacy by Design e Privacy by Default — que visam garantir que os novos produtos, projetos e processos considerem antecipadamente a privacidade e privilegiem configurações voltadas à proteção da privacidade e dos dados pessoais — bem como a investigação e resposta à suspeita de incidentes envolvendo dados pessoais e medidas de prevenção a vazamento de dados (DLP).

d) contribuições financeiras, com indicação dos respectivos valores, efetuadas diretamente ou por meio de terceiros:

i) em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos

Não aplicável, tendo em vista que, no último exercício social, não foram feitas contribuições financeiras em favor de ocupantes ou candidatos cargos políticos.

ii) em favor de partidos políticos

Não aplicável, tendo em vista que, no último exercício social, não foram feitas contribuições financeiras em favor de partidos políticos.

iii) para custear o exercício de atividade de influência em decisões de políticas públicas, notadamente no conteúdo de atos normativos

Não aplicável, tendo em vista que, no último exercício social, não foram feitas contribuições financeiras para custear o exercício de atividade de influência em decisões de políticas públicas, notadamente no conteúdo de atos normativos.

1.7 Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior

1.7. Em relação aos países dos quais o emissor obtém receitas relevantes, identificar:

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

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

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

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

1.8 Efeitos relevantes de regulação estrangeira

1.8. Em relação aos países estrangeiros divulgados no item 1.7, descrever impactos relevantes decorrentes da regulação desses países nos negócios do emissor

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

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

1.9. Em relação a informações ambientais, sociais e de governança corporativa (ASG), indicar:

a. se o emissor divulga informações ASG em relatório anual ou outro documento específico para esta finalidade

A Companhia divulga informações ASG por meio do Relatório de Sustentabilidade, adotando práticas de comunicação internacionais, tais como o *Global Reporting Initiative* (“GRI”), Relato Integrado (RI ou IIRC), indicadores do setor de aviação do *Sustainability Accounting Standards Board* (“SASB”), os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (“ODS”) e o Pacto Global, ambos da Organização das Nações Unidas (ONU).

O último Relatório de Sustentabilidade foi divulgado foi em 2025, com informações referentes ao período anterior.

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 27 de março de 2026, como parte do nosso *release* de resultados do quatro trimestre de 2025, a tabela abaixo que apresenta as principais métricas Ambientais, Sociais e de Governança Corporativa da Azul.

Indicadores Ambientais, Sociais e de Governança	2025	2024	%Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (Kg/ASK)	1.053	1.075	-2,0%
Combustível consumido (GJ x 1000)	53.637	49.773	-7,8%
Frota			
Idade média da frota operacional (1)	7,2	7,1	1,4%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: Masculino	58,7%	59,8%	-1,2 p.p.
Gênero dos funcionários: Feminino	41,3%	40,2%	1,2 p.p.
% da rotatividade mensal de funcionários	0,8%	0,9%	-0,1 p.p.
% de funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva	100.0%	100.0%	-
Voluntários	7.153	4.324	65%
Governança			
Administração			
% de conselheiros independentes	89%	91%	-2,1 p.p.
% de participação de mulheres no conselho de administração	22%	18%	4,2 p.p.
Idade média dos membros do conselho de administração	54	58	-6,6%
% de frequência da diretoria em reuniões	99%	96%	3 p.p.
Tamanho do conselho de administração	12	11	9,1%
% da participação de mulheres em cargos de gestão	39%	40%	-1 p.p.

¹ Exclui aeronaves Cessna

b. a metodologia ou padrão seguidos na elaboração desse relatório ou documento

O Relatório de Sustentabilidade da Companhia, como mencionado anteriormente, segue o padrão GRI e SASB e dos ODS, bem como possui uma agenda multissetorial para combater desafios da humanidade. O processo de materialidade do documento inclui um importante diálogo com *stakeholders* para entender seus principais anseios e preocupações para incorporá-los em nossas estratégias desenhadas. Entre os públicos consultados estão tripulantes, investidores, clientes, fornecedores, parceiros de negócio e outros.

A seleção das informações do Relatório de Sustentabilidade foi orientada pelos temas materiais da Azul e analisada pelo Comitê de ESG da Companhia antes de sua publicação.

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

c. se esse relatório ou documento é auditado ou revisado por entidade independente, identificando essa entidade, se for o caso

A ABNT realizou uma verificação externa (asseguração independente) de acordo com os padrões e princípios da Global Reporting Initiative (GRI), Airlines Sustainability Accounting Standard (SASB Standards) e PE-493 – Procedimento para Verificação de Relatório de Sustentabilidade GRI no Relatório de Sustentabilidade de 2024 e a Declaração de Conformidade pode ser encontrada na página 150 do documento.

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

O Relatório de Sustentabilidade está disponível no website da Companhia: <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/sustentabilidade/>.

e. se o relatório ou documento produzido considera a divulgação de uma matriz de materialidade e indicadores-chave de desempenho ASG, e quais são os indicadores materiais para o emissor

O Relatório de Sustentabilidade divulga matriz de materialidade contendo os temas materiais para a Companhia, incluindo seus indicadores GRI associados. O último processo foi realizado em 2022 com base na metodologia de dupla materialidade e é revisado a cada quatro anos. Os critérios para a priorização dos temas e seus impactos foram os de probabilidade e severidade (intensidade, extensão e reversibilidade); probabilidade e magnitude; e relevância para *stakeholders*. Atualmente os temas materiais são: segurança operacional, ética e integridade, experiência dos clientes, saúde e bem-estar, desenvolvimento pela conectividade, relacionamento com parceiros, ecoeficiência e gestão das mudanças climáticas.

Tema Material	Definição do Tema	ODS da ONU	Conexão com os Valores Azul
Segurança Operacional	Gerenciamento de riscos e promoção da segurança, atendimento a regulamentações.	8 - Trabalho decente e crescimento econômico	Segurança
Ética e Integridade	Promoção de relações íntegras nos negócios (concorrência leal, combate ao contrabando e à corrupção).	15 - Vida terrestre 16 - Paz, justiça e instituições eficazes	Consideração Integridade
Experiência dos Clientes	Atendimento, comunicação e contato com o Cliente, com serviços e canais de atendimento diferenciados.	16 - Paz, justiça e instituições eficazes	Consideração Paixão Excelência
Saúde e Bem-Estar	Segurança do trabalho, saúde e bem-estar, qualidade de vida de todos os Tripulantes.	3 - Saúde e bem-estar 8 - Trabalho decente e crescimento econômico	Segurança
Desenvolvimento pela Conectividade	Atendimento de regiões mais isoladas (disponibilidade de rotas), transporte de profissionais da saúde, geração de renda nos locais conectados.	3 - Saúde e bem-estar 8 - Trabalho decente e crescimento econômico 9 - Indústria, inovação e infraestrutura 10 - Redução das desigualdades	Paixão Excelência
Relacionamento com Parceiros	Relação com fornecedores e associados, adição de valor de parcerias estratégicas.	17 - Parcerias e meios de implementação	Consideração

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

Ecoeficiência	Redução do uso de materiais e da geração de resíduos, economia circular.	12 - Consumo e produção responsáveis	Inovação
Gestão das Mudanças Climáticas	Operação mais eficiente (uso de combustível, modernização da frota, incorporação de combustíveis mais sustentáveis etc.), visando à redução de emissões.	11 - Cidades e comunidades sustentáveis 13 - Ação contra a mudança global do clima	Inovação

O processo de materialidade do documento inclui um importante diálogo com *stakeholders* para entender seus principais anseios e preocupações para incorporá-los em nossas estratégias desenhadas. Entre os públicos consultados estão tripulantes, investidores, clientes, fornecedores, parceiros de negócio e outros.

f. se o relatório ou documento considera os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas e quais são os ODS materiais para o negócio do emissor

O Relatório de Sustentabilidade da Companhia leva em conta os ODS e o Pacto Global, programa da ONU que envolve companhias e instituições no compromisso com dez princípios referentes aos direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção.

Os ODS identificados pela Companhia que têm relação com o conteúdo do relatório são: saúde e bem-estar; trabalho decente e crescimento econômico; indústria, inovação e infraestrutura; redução das desigualdades; cidade e comunidades sustentáveis; consumo e produção responsáveis; ação contra mudanças climáticas; vida terrestre; paz, justiça e instituições eficazes; e, parcerias e meios de implementação.

g. se o relatório ou documento considera as recomendações da Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas às Mudanças Climáticas (TCFD) ou recomendações de divulgações financeiras de outras entidades reconhecidas e que sejam relacionadas a questões climáticas

A Companhia adota uma abordagem proativa e desenvolve uma matriz de risco e oportunidade com base na metodologia da *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD). Este esforço multidisciplinar nos permite não apenas identificar e mitigar ameaças potenciais, mas também explorar ativamente oportunidades em novos serviços e produtos que contribuam para uma economia de baixo carbono.

Para os riscos de transição, contamos com especialistas construindo e monitorando o desenvolvimento de políticas públicas, enquanto as equipes operacionais avaliam os riscos físicos, seus impactos financeiros e as necessidades de ajuste nas operações.

h. se o emissor realiza inventários de emissão de gases do efeito estufa, indicando, se for o caso, o escopo das emissões inventariadas e a página na rede mundial de computadores onde informações adicionais podem ser encontradas

A Companhia mede as suas emissões de GEE desde 2018 utilizando o método GHG Protocol, conquistando o Selo Ouro do Programa Brasileiro em 2022. Em 2023, a Azul intensificou o mapeamento das suas atividades emissoras na cadeia de valor, melhorando a abrangência do Escopo 3.

Informações adicionais podem ser encontradas no *website* da Companhia: <https://ri.voeazul.com.br/informacoes-e-relatorios/sustentabilidade/>

i. explicação do emissor sobre as seguintes condutas, se for o caso:

i. a não divulgação de informações ASG

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia divulga informações ASG.

ii. a não adoção de matriz de materialidade

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia adota matriz de materialidade, conforme indicado acima.

iii. a não adoção de indicadores-chave de desempenho ASG

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia adota indicadores-chave de desempenho, conforme indicado acima.

iv. a não realização de auditoria ou revisão sobre as informações ASG divulgadas

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia revisa as informações ASG divulgadas, conforme indicado acima.

v. a não consideração dos ODS ou a não adoção das recomendações relacionadas a questões climáticas, emanadas pela TCFD ou outras entidades reconhecidas, nas informações ASG divulgadas

Não aplicável, tendo em vista que, com relação às informações ASG divulgadas, a Companhia considera os ODS, bem como adota as recomendações relacionadas a questões climáticas emanadas pela TCFD.

vi. a não realização de inventários de emissão de gases do efeito estufa

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia realiza inventários de emissão de gases de efeito estufa, conforme indicado acima.

1.10 Informações de sociedade de economia mista

1.10. Indicar, caso o emissor seja sociedade de economia mista

- a. interesse público que justificou sua criação
- b. atuação do emissor em atendimento às políticas públicas, incluindo metas de universalização, indicando:
 - i. os programas governamentais executados no exercício social anterior, os definidos para o exercício social em curso, e os previstos para os próximos exercícios sociais, critérios adotados pelo emissor para classificar essa atuação como sendo desenvolvida para atender ao interesse público indicado na letra "a"
 - ii. quanto às políticas públicas acima referidas, investimentos realizados, custos incorridos e a origem dos recursos envolvidos – geração própria de caixa, repasse de verba pública e financiamento, incluindo as fontes de captação e condições
 - iii. estimativa dos impactos das políticas públicas acima referidas no desempenho financeiro do emissor ou declaração de que não foi realizada análise do impacto financeiro das políticas públicas acima referidas
- c. processo de formação de preços e regras aplicáveis à fixação de tarifas

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

1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante

1.11. Indicar a aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios do emissor

Não aplicável, tendo em vista que não houve aquisição de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos nossos negócios nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023.

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

1.12. Indicar operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital envolvendo o emissor e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, bem como no exercício social corrente, ocorreram os seguintes eventos:

Em 9 de fevereiro de 2024, foi deliberado em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, o aumento de capital no montante de R\$789.119,56 (setecentos e oitenta e nove mil, cento e dezenove reais e cinquenta e seis centavos), em decorrência dos exercícios de opções de compra de ações da Companhia, observado o limite do seu capital social autorizado, mediante a emissão de 50.388 (cinquenta mil, trezentas e oitenta e oito) ações preferenciais.

Em 10 de maio de 2024, foi deliberado em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, o aumento de capital no montante de R\$17.910,00 (dezesete mil, novecentos e dez reais), em decorrência dos exercícios de opções de compra de ações da Companhia, observado o limite do seu capital social autorizado, mediante a emissão de uma quantidade total de 3.000 (três mil) ações preferenciais.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025

Em 4 de fevereiro de 2025, foi deliberado, em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, aumento de capital em virtude dos acordos vinculantes celebrados entre a Companhia e determinados arrendadores e fornecedores de equipamentos que detêm parcela das obrigações de arrendamento pendentes da Companhia, dentro do limite do capital autorizado previsto no Artigo 6º do Estatuto Social da Companhia, mediante a subscrição privada de novas ações preferenciais, sendo que, nas reuniões do Conselho de Administração realizadas em 31 de março e 2 de abril de 2025, foram aprovadas, respectivamente, a homologação inicial de parte do aumento de capital e a homologação da parte final do aumento de capital.

Em 20 de fevereiro de 2025, foi deliberado, em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, aumento de capital, condicionado à aprovação da alteração do limite do capital autorizado na Assembleia Geral Extraordinária de 25 de fevereiro de 2025 (a qual já foi obtida), mediante a subscrição privada de novas ações ordinárias e ações preferenciais, realizado dentro do limite do capital autorizado previsto no artigo 6º do Estatuto Social da Companhia. O Conselho de Administração da Companhia, em reunião realizada em 09 de abril de 2025, aprovou a homologação parcial do referido aumento de capital.

Em 23 de abril de 2025, foi deliberada, em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, a aprovação e homologação de aumento de capital, no âmbito da oferta pública de distribuição primária ações preferenciais da Companhia ("Oferta Pública Primária de Ações Preferenciais"), no montante de R\$1.661.441.659,42 (um bilhão, seiscentos e sessenta e um milhões, quatrocentos e quarenta e um mil, seiscentos e cinquenta e nove reais e quarenta e dois centavos reais), dentro do limite de capital autorizado previsto no *caput* do artigo 6º do Estatuto Social da Companhia, mediante a emissão de 464.089.849 (quatrocentos e sessenta e quatro milhões, oitenta e nove mil, oitocentos e quarenta e nove) novas ações preferenciais, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, de emissão da Azul, e, consequentemente, 464.089.849 (quatrocentos e sessenta e quatro milhões, oitenta e nove mil, oitocentos e quarenta e nove) bônus de subscrição, ao preço de emissão de R\$3,58 (três reais e cinquenta e oito centavos), totalizando um montante de 13.517.180 (treze milhões, quinhentos e dezessete mil, cento e oitenta) bônus de subscrição ("Bônus de Subscrição"), considerando que, 450.572.669 (quatrocentos e cinquenta milhões, quinhentas e setenta e duas mil e seiscentas e sessenta e nove) bônus de subscrição atribuídos às ações integralizadas por meio das Dívidas Financeiras – Notas serão voluntariamente cancelados por seus respectivos titulares, na mesma data de emissão e creditamento de mencionados bônus de subscrição, em conformidade com os termos das referidas Notas. Para mais informações sobre a Oferta Pública Primária de Ações Preferenciais, vide Item 12.9 deste Formulário de Referência.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2026

Em 06 de janeiro de 2026, foi deliberada, em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, a aprovação e homologação do aumento de capital, no âmbito da oferta pública de distribuição primária de ações ordinárias e ações preferenciais da Companhia ("Primeira Oferta Pública"), no montante total de R\$7.441.550.992,27, dentro do limite de capital autorizado previsto no Estatuto Social da Companhia, mediante a emissão de 723.861.340.715 novas ações ordinárias e 723.861.340.715 novas ações preferenciais, totalizando 1.447.722.681.430 novas ações, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, de emissão da Azul. Dessa forma, o capital social foi aumentado de R\$7.131.859.384,34, dividido em 3.025.004.874 ações, todas nominativas e sem valor nominal, sendo: (i) 2.128.965.121 ações ordinárias; e (ii) 896.039.753

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

ações preferenciais, para R\$14.573.410.376,61, dividido em 1.450.747.686.304 ações, todas nominativas e sem valor nominal, sendo: (i) 725.990.305.836 ações ordinárias; e (ii) 724.757.380.468 ações preferenciais.

No âmbito da Primeira Oferta Pública, foram emitidos 1.447.722.681.430 bônus de subscrição, atribuídos aos subscritores como vantagem adicional gratuita na proporção de 1 (um) bônus de subscrição para cada 1 (uma) ação subscrita e integralizada ("Bônus de Subscrição da Primeira Oferta Pública"). O período de exercício dos Bônus de Subscrição da Primeira Oferta Pública se encerrou em 12 de janeiro de 2026.

Em 14 de janeiro de 2026, o Conselho de Administração da Companhia aprovou o reconhecimento do exercício de 451.672.727.483 Bônus de Subscrição de ações preferenciais, que ensejaram a emissão de 7.018.994.185.085 novas ações preferenciais, e 450.209.972.026 Bônus de Subscrição de ações ordinárias, que ensejaram a emissão de 10.390.846.154.360 novas ações ordinárias de emissão da Companhia, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, pelo preço de exercício de R\$0,00006655 por cada 1 (uma) ação, seja ordinária ou preferencial. Em vista do exercício dos Bônus de Subscrição e tendo em vista a conversão obrigatória das ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias aprovada em sede de reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 12 de janeiro de 2026, também foi aprovado o consequente aumento do capital social da Companhia, dentro do limite do seu capital autorizado, nos termos do artigo 6º do Estatuto Social da Companhia, no montante total de R\$1.158.624.874,59. Dessa forma, o capital social foi aumentado de R\$14.573.410.376,61, dividido em 55.082.793.840.936 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, para R\$15.732.035.251,20, dividido em 591.898.203.876.671 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal. Para mais informações sobre a Primeira Oferta Pública, vide Item 12.9 deste Formulário de Referência.

Em sequência à implementação do Plano, em 19 de janeiro de 2026, o Conselho de Administração da Companhia aprovou a homologação de novo aumento do capital social, no montante de R\$1.037.771.349,51, mediante a emissão de 102.087.603.241.650 novas ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal. O aumento decorreu da conversão de debêntures da 1ª (primeira) emissão de debêntures conversíveis, da espécie com garantia real, com garantia adicional fidejussória da Companhia. Em virtude dessa conversão, o capital social da Companhia passou a ser de R\$ 16.769.806.600,71, dividido em 693.985.807.118.321 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.

Adicionalmente, em 18 de fevereiro de 2026, foi homologado aumento de capital da Companhia, dentro do limite do seu capital autorizado, nos termos do artigo 6º do Estatuto Social da Companhia, mediante a emissão de 45.477.707.683.900 novas Ações, já considerando o grupamento de ações aprovado em 12 de fevereiro de 2026, com a exclusão do direito de preferência dos Acionistas na subscrição das novas Ações, nos termos do artigo 172, I, da Lei das S.A., no âmbito da Oferta da Oferta Pública de Ações realizada pela Companhia, lançada em 3 de fevereiro de 2026 ("Segunda Oferta de Ações"), conforme fato relevante divulgado na mesma data, com a concessão de direito de prioridade aos acionistas, na forma do artigo 53, caput, da Resolução CVM 160. O preço por Ação, já considerando o grupamento de ações aprovado em 12 de fevereiro de 2026, foi de R\$0,000109656646388772000. Com a Segunda Oferta Pública de Ações, o capital social da Companhia foi aumentado de R\$16.769.806.600,71, dividido em 9.253.144.094.911 ações ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal, para R\$21.756.852.177,39 dividido em 54.730.851.778.811 ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal. Para mais informações sobre a Segunda Oferta Pública, vide Item 12.9 deste Formulário de Referência.

Informações mais detalhadas sobre os aumentos de capital descritos acima podem ser encontradas nos documentos disponíveis na página da Companhia na internet (ri.voeazul.com.br) e no site da CVM (<https://gov.br/cvm/pt-br>).

1.13 Acordos de acionistas

1.13. Indicar a celebração, extinção ou modificação de acordos de acionistas e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas

Em relação aos acordos de acionistas da Companhia celebrados (i) entre David Gary Neeleman, TRIP Participações S.A., TRIP Investimentos Ltda., Rio Novo Locações Ltda., Calfinco Inc., Calfinco Cayman Ltd e a Companhia datado de 1º de setembro de 2017 (conforme aditado em 3 de março de 2021) ("Acordo de Acionistas"); (ii) entre David Gary Neeleman, TRIP Participações S.A., TRIP Investimentos Ltda., Rio Novo Locações Ltda. e Saleb II Founder 1 LLC e a Companhia datado de 28 de janeiro de 2025 (o "Acordo de Apoio"); e (iii) entre Trip Participações S.A., Trip Investimentos Ltda., Rio Novo Locações Ltda., José Mario Caprioli dos Santos, David Gary Neeleman e a Companhia datado de 8 de abril de 2025 ("Acordo Suplementar" e, em conjunto com o Acordo de Acionistas e o Acordo de Apoio, os "Acordos de Acionistas"), a Companhia informa que devido à emissão de ações no contexto da Oferta Pública encerrada no dia 12 de janeiro de 2026, bem como a conversão mandatória da totalidade das ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias aprovada no mesmo dia, os Acordos de Acionistas deixaram de produzir efeitos entre as respectivas partes.

1.14 Alterações significativas na condução dos negócios

1.14. Indicar alterações significativas na forma de condução dos negócios do emissor

Não aplicável, tendo em vista que não houve alteração significativa na forma de condução dos negócios da Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025.

1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas

1.15. Identificar os contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais

Não aplicável, tendo em vista que não há contratos relevantes celebrados pela Companhia ou por suas controladas que não os relacionados às atividades operacionais da Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025.

1.16 Outras informações relevantes

1.16. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Transações de Reestruturação:

No segundo semestre de 2024, negociamos transações de reestruturação e recapitalização destinadas a melhorar a liquidez, fortalecer nossa posição financeira e aumentar nossa flexibilidade operacional, que foram concluídas em 28 de janeiro de 2025, com certas operações já implementadas no primeiro semestre de 2025 ("Transações de Reestruturação"). As Transações de Reestruturação incluíam: (i) transações de reestruturação e recapitalização celebradas com os detentores de nossas Notas Existentes (conforme definido abaixo) e Debêntures Conversíveis (conforme definido abaixo), implementadas por meio das Ofertas de Troca (conforme definido abaixo), incluindo a emissão das Novas Notas de Troca (conforme definido abaixo) e das Notas Superprioritárias (conforme definido abaixo); e (ii) a reestruturação da maior parte de nossas obrigações com determinados arrendadores, fabricantes e outros fornecedores, incluindo a eliminação das obrigações de emissão de ações devidas a esses credores, totalizando aproximadamente US\$ 557 milhões, em troca da emissão de cerca de 96 milhões de ações preferenciais em abril de 2025, as quais foram posteriormente convertidas em ações ordinárias, conforme deliberado e aprovado pelos detentores de ações ordinárias em sede de Assembleia Geral Extraordinária e pelos detentores de ações preferenciais em sede de Assembleia Especial, em 12 de janeiro de 2026, bem como o cancelamento de determinadas transações com determinados arrendadores, fabricantes e outros fornecedores e a troca das Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 (conforme definido abaixo) por novas Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 (conforme definido abaixo).

Reestruturação e Recapitalização dos Detentores de Títulos:

Bridge Notes

Em 30 de outubro de 2024, um grupo de detentores de títulos nos forneceu US\$ 150 milhões em recursos brutos por meio da emissão de notas, com garantia, de taxa flutuante, com vencimento em 2025 ("Bridge Notes 2025"), realizada por nossa subsidiária Azul Secured Finance II, como parte de um acordo mais amplo para a concessão de financiamento. As *Bridge Notes 2025* foram integralmente quitadas no vencimento, em 28 de janeiro de 2025, utilizando parte dos recursos captados com a emissão das Notas Superprioritárias.

Para mais informações sobre as Bridge Notes 2025, vide Item 2.1 deste Formulário de Referência.

Notas Superprioritárias:

Após a conclusão das ofertas de troca e sujeita a certas outras condições, em 28 de janeiro de 2025, a Azul Secured Finance emitiu as Notas Superprioritárias (conforme definido abaixo).

As Notas Superprioritárias foram emitidas pela Azul Secured Finance de acordo com uma escritura regida pela lei de Nova Iorque, e são garantidas por determinados devedores das nossas Novas Notas de Troca, das Notas Superprioritárias e das nossas Debêntures Conversíveis, e possuem garantia com prioridade superior sobre as seguintes garantias ("Pacote de Garantias"):

- Garantia de Marca, Programa de Fidelidade, Viagens e Carga: (i) determinados recebíveis gerados pelo Azul Fidelidade (programa de fidelidade da Azul), pelo negócio de pacotes de viagens Azul Viagens e pelo negócio de logística Azul Cargo; (ii) determinados direitos de propriedade intelectual relacionados ao Azul Fidelidade, ao Azul Viagens e ao Azul Cargo; e (iii) determinados direitos de propriedade intelectual da Azul no setor aéreo.
- Títulos da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. ("TAP"): Os títulos com juros de 7.500%, da série A, sem garantia, com vencimento em 2026, emitidos pela SIAVILO - SGPS, S.A., mantidos pela Azul, com um valor principal de €90 milhões, acrescido dos juros pagos em espécie.

Adicionalmente, as Notas Superprioritárias possuem garantia com prioridade superior em relação aos pagamentos das Novas Notas de Troca e de todas as demais obrigações garantidas pelo Pacote de Garantias. As Notas Superprioritárias foram integralmente quitadas no vencimento, em julho de 2025, utilizando parte dos recursos captados por meio do financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*).

Para mais informações sobre as Notas Superprioritárias, vide Item 2.1 deste Formulário de Referência.

1.16 Outras informações relevantes

Ofertas de Troca

Como condição para a emissão das Notas Superprioritárias, a subsidiária Azul Secured Finance lançou, em 17 de dezembro de 2024, algumas ofertas de troca e solicitações de consentimento ("Ofertas de Troca"), que foram encerradas em 28 de janeiro de 2025.

As novas notas de troca são emitidas pela Azul Secured Finance, de acordo com escrituras regidas pela legislação do Estado de Nova York sendo garantidas por determinados devedores das Notas Garantidas e respaldadas pelo Pacote de Garantias ("Novas Notas de Troca"). As Novas Notas 2028, então garantidas em uma estrutura "*first out*", o que significa que possuem prioridade de pagamento após as Notas Superprioritárias, mas antes das Novas Notas 2029 e 2030, além de outras dívidas e obrigações, conforme as prioridades estabelecidas em um acordo entre credores. Já as Novas Notas 2029 e 2030, então garantidas em uma estrutura "*second out*", tendo prioridade de pagamento após as Notas Superprioritárias e as Novas Notas 2028, bem como em relação a outras dívidas e obrigações, conforme definido no acordo entre credores.

Os termos das Novas Notas 2029 e das Novas Notas 2030 estabeleciam que essas notas seriam obrigatoriamente parcialmente convertidas em ações preferenciais (incluindo aquelas representadas por ADRs), conforme termos e condições indicados no Item 2.1 deste Formulário de Referência.

Além disso, as Notas 1L Conversíveis e as Notas 2L Conversíveis foram emitidas pela Azul Secured Finance, garantidas por determinados devedores das Notas Garantidas e asseguradas pelo Pacote de Garantias, em uma estrutura de prioridade "*first out*" e "*second out*", respectivamente;

Em 28 de janeiro de 2025, celebramos aditamentos com relação às Notas Existentes, que foram objeto das Ofertas de Troca, para eliminar substancialmente todas as cláusulas restritivas, eventos de inadimplência e disposições relacionadas nas Notas Existentes, e para liberar as garantias que as asseguravam. Como resultado, as Notas Existentes que permaneceram em circulação após a conclusão das Ofertas de Troca tornaram-se obrigações não garantidas.

Em 6 de janeiro de 2026, como etapa central do processo de reestruturação financeira da Companhia no âmbito do *Chapter 11*, foi homologada a oferta pública destinada à capitalização obrigatória das Notas 1L Conversíveis e das Notas 2L Conversíveis. A operação envolveu a conversão dos créditos detidos pelos investidores em capital da Companhia, resultando em um aumento de capital de R\$ 7,4 bilhões.

Debêntures Conversíveis

Originalmente, emitimos debêntures conversíveis em 26 de outubro de 2020 ("Debêntures Conversíveis"). As Debêntures Conversíveis tinham data de vencimento em 26 de outubro de 2028 e juros à taxa de 12,25% ao ano, pagos semestralmente em dinheiro. As Debêntures Conversíveis, denominadas em reais e com valor principal sujeito a ajuste monetário.

Em Assembleia Geral de Debenturistas, realizada em 24 de julho de 2025, aprovou-se por unanimidade a retificação da ordem de prioridade de pagamento das garantias, ajustando-a aos termos das Ordens Judiciais do *Chapter 11*, do financiamento DIP e das garantias existentes. A nova ordem reorganizou a destinação dos recursos das garantias (inclusive com regras específicas para o Hangar de Viracopos), priorizando inicialmente as *Superpriority Notes*, depois o DIP, e em seguida as debêntures e demais séries, conforme os cenários previstos.

Além disso, os debenturistas aprovaram a amortização extraordinária obrigatória necessária para viabilizar a rolagem das debêntures (*roll-up*), permitindo a conversão das debêntures em crédito no contrato DIP, condicionada ao envio de notificação ao agente DIP e à emissão da ordem judicial final. O resgate e cancelamento das debêntures ocorreria diretamente entre as partes, fora do ambiente de negociação da B3, podendo haver incidência de tributos.

Em Assembleia Geral de Debenturistas, realizada em 25 de julho de 2025, aprovou-se por unanimidade a ratificação do resgate parcial das debêntures, no montante equivalente em reais a até US\$ 65 milhões, conforme já autorizado na Assembleia Geral de Debenturistas realizada em 28 de maio de 2025 e reiterado na AGD de 24 de julho de 2025. O resgate seria realizado pro rata entre os debenturistas, sem necessidade de sorteio, nos termos do art. 55, §2º, I, da Lei das Sociedades por Ações, mantendo-se válidas todas as demais condições, formalidades e efeitos deliberados nas assembleias anteriores.

Conforme deliberado em sede de assembleia geral de debenturistas realizada em 7 de janeiro de 2026, as Debêntures Conversíveis foram integralmente convertidas em ações preferenciais de emissão da Companhia em 19 de janeiro de 2026. Para mais informações sobre as Debêntures Conversíveis, vide Item 2.1 deste Formulário de Referência.

1.16 Outras informações relevantes

Reestruturação com Arrendadores Fabricantes e Outros Fornecedores:

Notas do Arrendador/Fornecedor

Em 28 de setembro de 2023, emitimos US\$370,5 milhões em valor principal de notas seniores, com juros de 7,5%, com vencimento em 30 de junho de 2030, pagos trimestralmente em dinheiro, para certos arrendadores e fornecedores de serviços e peças para aeronaves, em satisfação de certas obrigações devidas a esses arrendadores e fornecedores ("Notas do Arrendador/Fornecedor 2030"). As Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 foram emitidas pela Azul Investments, garantidas pela Companhia e pela ALAB, e sem garantias reais.

Como parte das Transações de Reestruturação, concordamos em (i) trocar as Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 por notas recém-emitidas com uma data de vencimento em 30 de junho de 2032, com termos que permitiam o pagamento de juros sobre as notas como pagamento de juros em espécie ("Notas do Arrendador/Fornecedor 2032"); (ii) operacionalizar a troca de algumas das Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 detidas por um arrendador por US\$ 25 milhões em valor principal agregado das Notas 2L Conversíveis; e (iii) de outra forma, quitar o saldo restante das Notas do Arrendador/Fornecedor 2030, sujeito a certas condições em troca de outras considerações comerciais, incluindo ajustes nos termos de arrendamento, obrigações e outros acordos.

Consequentemente, certos arrendadores e fornecedores trocaram US\$ 169,3 milhões em valor principal das Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 por Notas do Arrendador/Fornecedor 2032. Além disso, esperamos cancelar os US\$178,9 milhões restantes em valor principal das Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 até a data em que emitirmos o valor principal relevante das Notas 2L Conversíveis para o arrendador que detém tais Notas do Arrendador/Fornecedor 2030. As Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 foram trocadas em março de 2025 e as Notas do Arrendador/Fornecedor 2032 foram liquidadas em fevereiro de 2026.

Participação Societária dos Arrendadores

Como condição para consumir as Ofertas de Troca e a emissão das Notas Superprioritárias, até 28 de janeiro de 2025, firmamos acordos vinculativos com certos arrendadores para eliminar sua parte proporcional do saldo atual das nossas obrigações de emissão de ações.

Além disso, em 31 de março de 2025, emitimos 96.009.988 ações preferenciais para esses arrendadores, que foram emitidas a um preço de subscrição de R\$32,0897878718 por ação preferencial e subscritas pelos arrendadores por meio da capitalização de obrigações de dívida detidas por esses arrendadores. De acordo com o exercício do direito de preferência dos acionistas existentes, em conformidade com o nosso estatuto social e a reunião do Conselho de Administração realizada em 02 de abril de 2025, também emitimos 36.196 ações preferenciais para acionistas existentes que exerceram o direito de preferência, arrecadando um total bruto de R\$1.161.521,96 pagos em dinheiro.

Arrendadores e Fornecedores

Também celebramos outros acordos vinculativos com arrendadores, fabricantes e outros fornecedores, que devem resultar em melhorias no fluxo de caixa de mais de US\$ 300 milhões em 2025, 2026 e 2027. Esses acordos também foram condições para a emissão das Notas Superprioritárias e a consumação das Ofertas de Troca.

Procedimento de Reestruturação Financeira Voluntária - Chapter 11

Em 28 de maio de 2025, a Companhia celebrou Acordos de Apoio à Reestruturação ("Acordos") com seus principais *stakeholders*, incluindo detentores de títulos da Companhia, sua maior arrendadora, a AerCap que representa a maior parte das obrigações da Companhia com *leasing* –, e os parceiros estratégicos United Airlines e American Airlines, com o objetivo de implementar um processo de reorganização financeira de forma proativa. Os Acordos visam transformar a estrutura de capital da Companhia, por meio de redução significativa do endividamento e geração positiva de caixa. Para implementá-los, a Companhia deu início a um processo voluntário de reestruturação nos Estados Unidos, sob o *Chapter 11*, contemplando aproximadamente US\$ 1,6 bilhão em financiamento durante o processo, eliminação de mais de US\$ 2,0 bilhões em dívidas e previsão de até US\$ 950 milhões em novos aportes de capital no momento da saída do processo. O *Chapter 11* é um processo de reorganização financeira supervisionado por uma corte judicial nos Estados Unidos, que permite ao requerente reestruturar o seu passivo sem prejudicar as operações em curso.

O processo da Companhia iniciou-se com o apoio já formalizado de grande parte dos *stakeholders* estratégicos. A Companhia garantiu um financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) de aproximadamente US\$ 1,6 bilhão provenientes de parceiros financeiros, utilizado para refinaranciar certas dívidas existentes e prover cerca de US\$ 670 milhões em nova liquidez durante o processo. De 23 de janeiro a 6 de fevereiro de 2026, a Companhia lançou, precificou e concluiu a oferta privada de títulos de dívida seniores ("Exit Financing"), captando US\$ 1,4 bilhão. Os recursos foram integralmente utilizados para liquidar o financiamento DIP e prover liquidez para a execução final do *Chapter 11*.

1.16 Outras informações relevantes

O Conselho de Administração da Companhia, em reunião realizada em 28 de maio de 2025, aprovou a criação de um Comitê Independente Especial ("Comitê"). O Comitê é composto por três membros, Sra. Renata Faber Rocha Ribeiro, Sr. Jonathan Seth Zinman e Sr. James Jason Grant, todos conselheiros independentes da Companhia. O Comitê atuou como um órgão consultivo do Conselho de Administração com poderes e competência para avaliar, revisar, planejar, supervisionar negociações e dar recomendações ao Conselho de Administração sobre quaisquer assuntos decorrentes ou relacionados aos procedimentos do *Chapter 11* iniciados pela Companhia. O comitê foi dissolvido pelo Conselho de Administração em reunião realizada nos dias 25 e 26 de março de 2026.

Em 30 de maio 2025, a Companhia recebeu todas as aprovações judiciais preliminares solicitadas no âmbito da audiência inicial (*First Day Hearing*) relacionada ao pedido voluntário de *Chapter 11*, garantindo a continuidade de suas operações de forma regular durante todo o processo de reestruturação, assegurando o pleno funcionamento de suas atividades comerciais e o atendimento aos clientes.

Entre outras medidas aprovadas, destaca-se a autorização para acesso imediato a US\$ 250 milhões de seu financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) de US\$ 1,6 bilhão, aprovado preliminarmente em âmbito judicial. Essa injeção de capital, somada às receitas geradas pelas operações e às demais aprovações obtidas, assegurou a liquidez necessária para a Companhia sustentar as operações ininterruptamente durante o processo.

Em 24 de julho de 2025, a Companhia obteve a aprovação final para acessar integralmente o financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) durante o processo de *Chapter 11*.

Em 31 de julho de 2025, assinou o Contrato de Compromisso de Apoio com determinados stakeholders. Em 17 de setembro de 2025, protocolou perante o *United States Bankruptcy Court of the Southern District of New York* ("Tribunal") um plano de reorganização ("Plano") no âmbito do *Chapter 11*. Essa etapa está em linha com o Acordo de Apoio à Reestruturação celebrado e divulgado em 28 de maio de 2025 com credores financeiros detentores de títulos de dívida emitidos pela Companhia, a AerCap (maior arrendadora da Companhia) e parceiros estratégicos chave, United Airlines e American Airlines.

Em 1º de novembro de 2025, a Companhia celebrou um acordo com o Comitê de Credores Quirografários da Companhia (*Official Committee of Unsecured Creditors*), nomeado pelo Gabinete do Trustee dos Estados Unidos da América, no âmbito do processo de *Chapter 11*.

Em 12 de dezembro de 2025, a Azul informou ao mercado que o Tribunal aprovou seu plano de reorganização no âmbito do processo voluntário de *Chapter 11*, após apoio expressivo de todos os credores com direito a voto. A confirmação do plano representou um marco relevante da reestruturação iniciada em maio de 2025, permitindo o avanço para as fases finais de implementação. A Companhia destacou que o processo foi adotado em resposta aos impactos acumulados da pandemia da COVID-19 e a pressões macroeconômicas e setoriais, com o objetivo de reorganizar suas obrigações financeiras e operacionais sem interrupção das atividades, buscando eliminar mais de US\$ 2 bilhões em dívidas, readequar contratos de leasing e fortalecer sua sustentabilidade operacional e financeira.

Na mesma data, a Companhia também detalhou os principais próximos passos previstos no Plano, incluindo a realização de ofertas públicas para conversão de créditos em participação acionária, novas captações de recursos, conversão de debêntures e reorganização de sua estrutura de capital e governança corporativa. A Companhia reiterou seu compromisso com a transparência e com a manutenção do mercado informado sobre os desdobramentos relevantes do processo, em conformidade com a legislação aplicável.

Em continuidade ao Plano de Reestruturação e conforme Fato Relevante divulgado em 6 de janeiro de 2026, a Companhia concluiu com êxito a Primeira Oferta Pública, homologando o aumento de capital social no montante total de R\$ 7.441.550.992,27. A operação resultou na capitalização de créditos detidos pelos titulares das *Senior Notes*, que subscreveram as novas ações ordinárias e preferenciais (inclusive na forma de ADRs) mediante a troca das dívidas financeiras, conforme previsto no Plano aprovado pelo Tribunal de Falências dos EUA. Como vantagem adicional gratuita aos subscritores, a operação compreendeu ainda a atribuição de bônus de subscrição na proporção de 1 (um) bônus para cada ação ordinária ou preferencial subscrita. Consequentemente, foram emitidos 1.447.722.681.430 bônus de subscrição. A liquidação financeira da oferta ocorreu em 9 de janeiro de 2026, com a liquidação física mediante crédito das ações e bônus nas contas de custódia finalizada em 12 de janeiro de 2026.

Após o exercício dos direitos de subscrição atribuídos como vantagem adicional gratuita aos subscritores, em 14 de janeiro de 2026, foi deliberada, em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, a aprovação e homologação do aumento de capital em decorrência do seu exercício, no montante total de R\$1.158.624.874,59, dentro do limite de capital autorizado previsto no Estatuto Social da Companhia.

Adicionalmente, após a liquidação física da Primeira Oferta Pública, foi aprovada pelos acionistas detentores de ações ordinárias em sede de Assembleia Geral Extraordinária e pelos acionistas detentores de ações preferenciais em sede de Assembleia Especial, a conversão da totalidade das ações preferenciais de emissão da Companhia em ações ordinárias, à razão de 75 (setenta e cinco) ações ordinárias para cada ação preferencial, as quais foram entregues aos acionistas no dia 15 de janeiro de 2026 ("Conversão"). A razão de 75 (setenta e cinco) ações ordinárias para cada 1 (uma) ação preferencial foi estabelecida pela administração da Companhia com base na relação econômica existente entre as ações preferenciais e as ações ordinárias, nos termos do então artigo 5º, parágrafo 3º, do Estatuto Social da Companhia. Imediatamente após a Conversão, o capital social da Companhia, à época no valor de R\$14.573.410.376,61, passou a ser representado por 55.082.793.840.936 ações ordinárias, todas

1.16 Outras informações relevantes

nominativas e sem valor nominal. Nesse sentido, as ações preferenciais de emissão da Companhia deixaram de ser negociadas na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão a partir de 13 de janeiro de 2026.

Em vista do exercício dos Bônus de Subscrição e tendo em vista a Conversão, o capital social da Companhia passou a ser de R\$15.732.035.251,20, dividido em 591.898.203.876.671 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.

Em sequência à implementação do Plano, em 19 de janeiro de 2026, o Conselho de Administração da Companhia aprovou a homologação de novo aumento do capital social, no montante de R\$ 1.037.771.349,51, mediante a emissão de 102.087.603.241.650 novas ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal. O aumento decorreu da conversão de debêntures da 1ª (primeira) emissão de debêntures conversíveis, da espécie com garantia real, com garantia adicional fidejussória da Companhia. Em virtude dessa conversão, o capital social da Companhia passou a ser de R\$ 16.769.806.600,71, dividido em 693.985.807.118.321 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.

No contexto do Plano de Reestruturação, a Companhia, por meio de sua controlada Azul Secured Finance LLP, realizou a emissão e colocação internacional das *Exit Notes* com cupom de 9,875% ao ano, vencimento em 2031 e valor principal total de US\$ 1.375.000.000,00. As *Exit Notes* foram objeto de colocação privada no exterior, com base na *Rule 144A* e na *Regulation S*, e contam com garantias reais outorgadas no Brasil e no exterior, bem como com garantia corporativa regida pelas leis de Nova Iorque outorgada pela Companhia e por determinadas sociedades de seu grupo econômico.

Em continuidade ao Plano de Reestruturação e à Primeira Oferta Pública, concluída em janeiro de 2026, a Companhia concluiu com êxito a Segunda Oferta Pública, homologando o aumento de capital social no montante total de R\$ 4.987.045.576,68. A operação compreendeu a distribuição primária de 45.477.707.683.900 novas ações ordinárias de emissão da Companhia, já considerando o grupamento de ações aprovado em 12 de fevereiro de 2026, ao preço por ação de R\$ 0,000109656646388772000, com a exclusão do direito de preferência dos acionistas e a concessão de direito de prioridade, nos termos do artigo 53, caput, da Resolução CVM 160. A Segunda Oferta Pública teve por objetivo captar novos recursos e permitir, conforme aplicável, a integralização das ações mediante a utilização de créditos oriundos das Notas DIP, no contexto do processo de reestruturação da Companhia nos Estados Unidos da América, sob o *Chapter 11*. Como resultado da homologação do aumento de capital pelo Conselho de Administração da Companhia em 18 de fevereiro de 2026, o capital social da Companhia passou de R\$ 16.769.806.600,71, dividido em 9.253.144.094.911 ações ordinárias, para R\$ 21.756.852.177,39, dividido em 54.730.851.778.811 ações ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal.

Em 20 de fevereiro de 2026, a Companhia divulgou fato relevante informando aos seus acionistas e ao mercado em geral que concluiu com sucesso seu processo voluntário de reestruturação financeira nos Estados Unidos da América, com a consequente saída do *Chapter 11*. Na referida data, após o pagamento integral do financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) e a liquidação da Segunda Oferta Pública, todas as condições precedentes para a eficácia do plano de reorganização da Companhia, homologado em 19 de dezembro de 2025, foram cumpridas ou renunciadas, tendo o plano se tornado eficaz e sido substancialmente consumado.

Como resultado da reestruturação, a Companhia fortaleceu sua estrutura de capital, aumentou sua liquidez e reduziu substancialmente seu endividamento, incluindo a redução superior a 50% nas despesas anuais com juros e a redução de aproximadamente um terço nas despesas recorrentes de arrendamento de aeronaves. Somadas, essas iniciativas representam uma economia anual recorrente estimada em aproximadamente R\$ 2,2 bilhões.

Para mais informações sobre cada um dos andamentos do processo de *Chapter 11*, consulte os fatos relevantes, comunicados ao mercado e avisos aos acionistas disponibilizados pela Companhia, por meio do seguinte endereço eletrônico: <https://ri.voeazul.com.br/documentos-cvm-e-sec/avisos-comunicados-e-fatos-relevantes/>

Em 25 de março de 2026, os acionistas da Companhia aprovaram em Assembleia Geral Extraordinária, o grupamento de ações na proporção de 150.000 ações para 1 ação, sem alteração do capital social. A operação passou a produzir efeitos a partir de 20 de abril de 2026. Dessa forma, as ações passaram a ser negociadas exclusivamente de forma grupada, com lote padrão reduzido de 1.000.000 para 100 ações, e o ticker foi alterado de AZUL53 para AZUL3.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

2. Comentários dos Diretores:

2.1. Comentários dos Diretores sobre:

A discussão e análise sobre a situação financeira e os resultados operacionais da Companhia a seguir descritas são baseadas e devem ser lidas em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas e auditadas da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023 e suas respectivas notas explicativas, que foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo as práticas contábeis previstas na legislação societária brasileira, aplicáveis a entidades de incorporação imobiliária no Brasil, e os pronunciamentos, orientações e interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis ("CPC") e aprovados pela Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), e as normas internacionais de relatório financeiro (*International Financial Reporting Standards*, ou "IFRS"), emitidas pelo *International Accounting Standards Board*, ou "IASB".

As demonstrações financeiras individuais e consolidadas da Companhia estarão disponíveis no site da Companhia (ri.voeazul.com.br) e no site da CVM (gov.br/cvm).

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

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

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

Em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante foi de R\$1.017,9 milhões, R\$2.322,4 milhões e R\$2.677,6 milhões, representando 4,7%, 11,9% e 14,4% da receita líquida, respectivamente

Nossa liquidez imediata (que corresponde ao caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante, e contas a receber) em 31 de dezembro de 2025 era de R\$3.770,1 milhões, em comparação com R\$4.097,7milhões em 31 de dezembro de 2024 e R\$3.787,0 milhões em 31 de dezembro de 2023. Esta liquidez imediata representa 17,4% da nossa receita dos últimos doze meses.

A liquidez total incluindo depósitos, reservas de manutenção, investimentos de longo prazo e recebíveis foi de R\$3,7 bilhões em 31 de dezembro de 2025. Isto não inclui peças de reposição ou outros ativos livres não onerados, como as nossas unidades de negócio Azul Fidelidade, Azul Cargo e Azul Viagens.

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez:

Em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Liquidez corrente ⁽¹⁾	0,2	0,3	0,3
Liquidez seca ⁽²⁾	0,2	0,2	0,3
Liquidez imediata ⁽³⁾	0,0	0,1	0,1
Estrutura de capital ⁽⁴⁾	(1,8)	(1,9)	(2,0)
Endividamento financeiro ⁽⁵⁾	(0,8)	(0,5)	(0,5)
Liquidez geral ⁽⁶⁾	36,7%	38,2%	40,1%

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

Em 31 de dezembro de (em milhares de reais)	2025	2024	2023
Caixa e equivalentes de caixa	991.644	1.210.009	1.897.336
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	26.286	1.112.352	780.312
Contas a receber	2.722.742	1.775.374	1.109.408
Subarrendamento a receber	0	0	30.802
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	502.085	3.392.662	2.293.496
Direito de uso – arrendamentos	8.389.109	10.175.605	8.075.901
Direito de uso – manutenção de aeronaves	1.735.915	1.295.074	935.657
Imobilizado	2.772.299	3.034.554	2.295.849
Total de ativos	23.637.914	26.274.943	20.532.908
Empréstimos e financiamentos circulantes	13.783.259	2.331.520	1.125.858
Empréstimos e financiamentos não-circulante	9.276.345	12.774.218	9.774.664
Passivo de arrendamento circulante	3.353.501	4.928.197	3.349.056
Passivo de arrendamento não-circulante	9.357.562	12.410.501	9.106.771

Em 31 de dezembro de 2025 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 4,8x, uma redução de 0,1 ponto em relação a 31 de dezembro de 2024. Essa redução se deve principalmente devido à valorização do real frente ao dólar neste ano.

Em 31 de dezembro de 2024 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 4,9x, um aumento de 1,2 ponto em relação a 31 de dezembro de 2023. Esse aumento se deve principalmente à desvalorização do real frente ao dólar americano durante o ano, o que impactou a nossa dívida denominada em dólar.

Em 31 de dezembro de 2023 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,7x, em linha com nossa perspectiva e uma redução de 2 pontos em relação a 31 de dezembro de 2022. Essa redução foi resultado do plano de otimização de capital, ou seja, a bem-sucedida oferta de troca dos títulos de dívida e a nova emissão de notas seniores com garantias e as renegociações com arrendadores e fornecedores.

Em 31 de dezembro de (em milhares de reais)	2025	2024	2023
Caixa e equivalentes de caixa	991.644	1.210.009	1.897.336
Total do Ativo	23.637.914	26.274.943	20.532.908
Empréstimos e financiamentos	23.059.604	16.163.785	10.900.522
Passivo de Arrendamento	12.711.063	17.338.698	12.455.827
Total do patrimônio líquido	(29.038.062)	(30.435.270)	(21.327.844)
Total do passivo e patrimônio líquido	23.637.914	26.274.943	20.532.906

Em 28 de maio de 2025, a Companhia deu início a um processo voluntário de reestruturação nos Estados Unidos, sob o *Chapter 11*, que foi encerrado em 20 de fevereiro de 2026. O *Chapter 11* é um processo de reorganização financeira supervisionado pela Corte dos Estados Unidos, que permite a reestruturação do passivo mantendo a operação em curso.

Como parte do *Chapter 11*, a Companhia celebrou Acordos de Apoio à Reestruturação (“*Acordos*”) com seus principais *stakeholders*, incluindo detentores de títulos da Companhia, sua maior arrendadora, a AerCap – que representa a maior parte das obrigações da Companhia com *leasing* –, e os parceiros estratégicos United Airlines e American Airlines. Os Acordos visaram transformar a estrutura de capital da Companhia, por meio de redução significativa do endividamento e geração positiva de caixa.

Em 30 de maio de 2025, a Companhia recebeu todas as aprovações judiciais preliminares solicitadas no âmbito da audiência inicial relacionada ao pedido voluntário de *Chapter 11*. Entre outras medidas

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

aprovadas, destaca-se a autorização para acesso imediato a US\$ 250 milhões de seu financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) de US\$1,6 bilhão, aprovado preliminarmente pelo Tribunal. Essa injeção de capital, somada às receitas geradas pelas operações e às demais aprovações obtidas, assegura à Companhia a liquidez necessária para sustentar as operações ininterruptamente, à medida que a Companhia trabalha para transformar seu futuro financeiro.

Em 20 de fevereiro de 2026, a Companhia publicou um Fato Relevante, comunicando aos seus acionistas e ao mercado em geral, todas as condições precedentes para a eficácia (*effective date*) prevista no plano de reorganização da Companhia (previamente homologado em 19 de dezembro de 2025) foram cumpridas ou renunciadas nos termos nele previstos, e o Plano tornou-se eficaz e foi substancialmente consumado, culminando na saída (*emergence*) da Companhia do processo, no âmbito do *Chapter 11*.

Para informações adicionais sobre o *Chapter 11*, veja o item 1.16 deste Formulário de Referência.

b. Estrutura de capital:

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

(em milhares de Reais, exceto %)	Em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
Passivo Circulante e não Circulante (capital de terceiros)	52.675.976	56.710.213	41.860.757
Patrimônio Líquido (capital próprio)	(29.038.062)	(30.435.270)	(21.327.848)
Capital de Terceiros ⁽¹⁾	222,85%	215,83%	203,87%
Capital Próprio ⁽²⁾	122,85%	-115,83%	-103,87%

⁽¹⁾ O capital de terceiros corresponde à soma do passivo circulante e não circulante dividido pelo total do passivo e patrimônio líquido.

⁽²⁾ Capital próprio refere-se ao Capital Social da Companhia.

Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2025 deve-se principalmente ao aumento de R\$8,1 bilhões em empréstimos e financiamentos decorrente do DIP acessado no ano, aos juros acumulados e não pagos no período e à apreciação de 3,7% do real no fim do período frente ao dólar.

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 222,85%, 215,83% e 203,87% em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, respectivamente.

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

Seguindo o plano abrangente e permanente desenvolvido pela Companhia, desenhado para melhorar a geração de caixa da Azul e fortalecer sua estrutura de capital, envolvendo os principais stakeholders incluindo arrendadores e fabricantes de equipamentos originais, em 2024 negociamos as Transações de Reestruturação, as quais tiveram fases relevantes concluídas em janeiro de 2025 e incluíram transações de reestruturação e recapitalização com praticamente todos os nossos detentores de títulos, por meio de ofertas de troca e solicitações de consentimento, incluindo a emissão das Novas Notas de Troca e das Notas de Superprioridade, e a reestruturação de praticamente todas as nossas obrigações com certos arrendadores, fabricantes e outros fornecedores.

Adicionalmente, em fevereiro de 2026, a Azul comunicou aos seus acionistas e ao mercado em geral que concluiu o seu processo de reestruturação financeira sob o *Chapter 11*, com a captação de US\$ 1,375 bilhão através da emissão de *Senior Notes* e US\$950 milhões em *equity* por meio de compromissos celebrados com investidores estratégicos.

Para informações adicionais sobre o *Chapter 11*, veja o item 1.16 deste Formulário de Referência.

Capital Próprio

O capital próprio em 31 de dezembro de 2025 foi de R\$29.038.062 bilhões negativos, R\$30,4 bilhões

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

negativos em 31 de dezembro de 2024 e R\$21,3 bilhões negativos em 31 de dezembro de 2023. A variação do saldo do capital próprio é decorrente, principalmente, do resultado financeiro da Companhia, que supera em aproximadamente R\$11,5 bilhões o lucro operacional, devido às variações cambiais mencionadas acima e aos juros sobre arrendamentos, empréstimos e financiamentos.

c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, nosso passivo circulante totalizou R\$29.473,2 milhões, R\$ 21.342,3 milhões e R\$14.748,9 milhões, respectivamente. O saldo de passivo circulante nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023 inclui R\$6.240,7 milhões, R\$6.326,0 milhões e R\$5.205,9 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.

O aumento do passivo circulante da Companhia ao final do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 em relação ao exercício social anterior se deve, principalmente, ao crescimento dos saldos de empréstimos e financiamentos de curto prazo, impulsionado pela entrada da última parcela do financiamento DIP, e pelos efeitos da desvalorização do real frente ao dólar, que elevaram os passivos de arrendamento e dívidas denominadas em moeda estrangeira.

Nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 4,8 vezes no exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e de 4,9 vezes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

Nosso índice de alavancagem diminuiu no exercício findo em 31 de dezembro de 2025, comparado com 31 de dezembro de 2024. A alavancagem se deve principalmente devido à valorização do real frente ao dólar neste ano, o que impactou nossa dívida denominada em dólar, além dos R\$6,0 bilhões em dívida levantados no período como parte do nosso plano de reestruturação.

Os diretores da Companhia entendem que a Companhia tem condições de honrar os compromissos financeiros assumidos, embora não seja possível garantir que tal situação permanecerá inalterada, especialmente considerando a incerteza na economia brasileira, suas operações e fluxos de caixa futuros. Caso a Azul 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, principalmente tendo em vista o encerramento do seu processo de reestruturação financeira.

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 englobam a maior parte do preço de compra das aeronaves. O valor restante é financiado pelo nosso caixa ou alternativas de financiamento.

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, as fontes de investimento em capital de giro e ativo não-circulante utilizadas pela Companhia seguiram o mesmo padrão descrito acima.

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.

Após o encerramento do seu processo de reestruturação financeira sob o *Chapter 11*, a Companhia mantém seu compromisso de evitar o vencimento antecipado de tais contratos com o objetivo de preservar níveis saudáveis de liquidez.

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.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

f. Níveis de endividamento e as características de tais dívidas

i. Contratos de empréstimos e financiamentos relevantes

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

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

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

	Encargos Financeiros	2025	2024	2023
Em moeda estrangeira (R\$ milhares)				
Senior notes 2024	5,9%	-	-	332.099
Senior notes 2026	7,3%	187.585	196.241	152.572
Senior notes 2028	11,9%	19.259	6.196.281	3.922.731
Senior notes 2029	11,5%	29.246	1.533.659	1.165.545
Senior notes 2030	10,9%	192.422	3.649.185	2.777.513
Senior notes 2028 New 1L	11,9%	6.348.705	-	-
Senior notes 2029 New 2L	11,5%	933.400	-	-
Senior notes 2030 New 2L	10,9%	2.133.376	-	-
Bridge notes 2025	-	-	976.968	-
New Bridge Notes	-	-	-	-
DIP - 2026	15,0%	9.594.861	-	-
Notas Superprioritárias	-	-	-	-
Aeronaves, motores e outros	SOFR 1M + 4,6%	646.364	729.110	79.086
	SOFR 3M + 2,6%	220.330	116.145	-
	4,7%	11.694	145.822	284.279
Cartas de Crédito Executadas	-	1.376.106	-	-
Em moeda nacional (R\$ milhares)				
Aeronaves, motores e outros	Selic+ 5,5%	-	-	12.771
	6,5%			23.596
Debêntures	CDI+ 4,0%	658.473	841.858	919.072

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Derivativos Executados	-	38.241	-	-
Cartas de Crédito Executadas	-	669.542	-	-
Outros	-	-	596.148	29.648

Total em R\$

Circulante	13.783.259	2.207.199	1.100.051
Não circulante	9.276.345	12.774.218	8.598.861

Em 31 de dezembro de 2025, tínhamos 263 aeronaves e motores sob arrendamento operacional com um saldo agregado de R\$11.824,6 milhões, 29 aeronaves e motores mantidos sob arrendamento financeiro, com um total em aberto de R\$707,6 milhões, tendo como garantia a aeronave subjacente e 30 aeronaves e motores próprios, que estão contabilizadas no Ativo Imobilizado no valor líquido de depreciação de R\$1.284,1 milhões.

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 31 de dezembro de 2025:

Sênior notes 2026

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

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

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

O saldo em aberto dessa emissão, em 31 de dezembro de 2025, é de R\$ 187,585 milhões.

Debênture Conversível

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

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

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.

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

- Preço de conversão: de R\$32,26 para R\$22,78 por ação preferencial;

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

- Taxa de juros nominal: de 6,0% a.a. para 12,3% a.a.; e
- Prazo e data de vencimento: de outubro de 2025 para outubro de 2028.

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

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

Em 28 de janeiro de 2025 foi celebrado o “*Quinto Aditamento ao Instrumento Particular de Escritura de Emissão de Debêntures Conversíveis em Ações Preferenciais, da Espécie com Garantia Real, com Garantia Fidejussória Adicional, da Primeira Emissão de Azul S.A.*” (“Quinto Aditamento”), pelo qual (a) foi alterado o preço de conversão (“Preço de Conversão”) e fórmula de cálculo da conversão das Debêntures em ações preferenciais de emissão da Companhia; (b) foram incluídas novas garantias e alterados determinados termos e condições relacionados às garantias já existentes, bem como do regime de compartilhamento das Garantias Compartilhadas; (c) foi incluído mecânica de prioridade (ranking) no pagamento das dívidas da Companhia e suas subsidiárias e no provento oriundo da excussão das Garantias Compartilhadas entre as Debêntures e as Novas Dívidas; (d) foram alteradas determinadas obrigações assumidas e/ou a serem assumidas pela Companhia e/ou pelas Garantidoras, no âmbito da Escritura de Emissão e dos Contratos de Garantia (conforme definido na Escritura de Emissão); (e) foram incluídos e alterados determinados Eventos de Inadimplemento das Debêntures; (f) foram incluídas e alteradas determinadas obrigações na Cláusula 8.1 (Obrigações adicionais da Companhia e Garantidores) da Escritura de Emissão; (g) foram alterados determinados eventos de resgate integral e/ou parcial obrigatório das Debêntures ou de recompra obrigatória das Debêntures; e (h) foi alterada a fórmula para apuração do Valor Nominal Atualizado.

Em 24 de março de 2025 foi celebrado o “*Sexto Aditamento ao Instrumento Particular de Escritura de Emissão de Debêntures Conversíveis em Ações Preferenciais, da Espécie com Garantia Real, com Garantia Fidejussória Adicional, da Primeira Emissão de Azul S.A.*” (“Sexto Aditamento”), de modo a refletir o valor determinado ao Preço de Conversão.

Como parte da reestruturação da dívida da Companhia foram emitidas notas Superprioritárias e anunciado um aumento de capital, o que resultou na necessidade de celebrar algumas alterações nos termos das condições das debêntures conversíveis, tal como um pacote de garantia “*first out basis*”, além de ter como garantia o direito de uso de um hangar no aeroporto de Viracopos e alguns materiais para a operação dele. O preço de conversão foi ajustado para R\$3,3736 por ação preferencial, sujeito a ajuste de acordo com os termos) e um aumento de 6,5% no valor do principal das debêntures conversíveis no que diz respeito ao “*consent fee*” relacionado à reestruturação da dívida.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2025, é de R\$ 390,917 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 2028, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de junho de 2023 e será amortizado em parcelas sucessivas e trimestrais até dezembro de 2028.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 116,9% da variação acumulada das taxas médias diárias dos 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.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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 5x (cinco vezes e meia) em 2024 e 2025 e 4,5x (quatro vezes e meia) em 2026 e 2027, sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

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

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

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

Durante o segundo trimestre de 2024, a subsidiária ALAB renegociou os termos das debêntures, de modo a postergar a data de vencimento das parcelas de principal de 2024 para março de 2025. Não houve alteração nas taxas de juros.

Em setembro de 2025, a Companhia renegociou os termos da 10ª emissão pública de debêntures simples não conversíveis em ações, resultando na postergação da data de vencimento para fevereiro de 2031, alteração da periodicidade de amortização do principal e dos juros para mensal, a partir de março de 2026 e setembro de 2025, respectivamente, e definição da taxa de remuneração em CDI + 3% a.a. a partir de setembro de 2025. Além disso, a Companhia obteve waiver para os *covenants* financeiros referentes ao exercício de 2025.

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 2025, é de R\$131,919 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 2028, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de julho de 2022, em parcelas mensais até a data do vencimento.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 122,0% da variação acumulada das taxas médias diárias dos 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.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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 5,0 em 2024 e 2025; e 4,5 em 2026 e 2027, 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 nº 566, de 31 de julho de 2015, objeto de oferta pública de distribuição, com esforços restritos de distribuição, nos termos da Lei 6.385, de 30 de setembro de 1973, e da Instrução da CVM 476, e das demais disposições legais e regulamentares aplicáveis, no valor total de R\$300 milhões, com data de emissão de dezembro de 2017 e com data de vencimento em junho de 2018, e para o reforço de caixa da emissora, no curso normal de seus negócios.

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

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

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

Durante o segundo trimestre, a subsidiária ALAB renegociou os termos das debêntures, de modo a postergar a data de vencimento das parcelas de principal de 2024 para março de 2025. Não houve alteração nas taxas de juros.

Em setembro de 2025, a Companhia renegociou os termos da 9ª emissão pública de debêntures simples não conversíveis em ações, resultando na postergação da data de vencimento para fevereiro de 2031, alteração da periodicidade de amortização do principal e dos juros para mensal, a partir de março de 2026 e setembro de 2025, respectivamente, e definição da taxa de remuneração em CDI + 3% a.a. a partir de setembro de 2025. Além disso, a Companhia obteve waiver para os *covenants* financeiros referentes ao exercício de 2025.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2025, é de R\$330,027 milhões.

12ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Durante o segundo trimestre de 2024, a subsidiária ALAB outorgou a 12ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie com garantia real, em série única, no valor principal de até R\$600.000, com valor nominal unitário de R\$1.000, taxa equivalente a CDI+6,25% a.a. e vencimento em junho de 2026. Os juros incidentes serão amortizados mensalmente. Foram efetivamente emitidas debêntures no valor equivalente a R\$ 303.333.

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

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento do índice de alavancagem igual ou menor a 3,75x, a partir de 31 de dezembro de 2024, calculado através do índice obtido por dívida líquida ajustada/EBITDA ajustado, além do caixa mínimo de R\$ 1.000.000 a ser medido trimestralmente. Os recursos foram integral e exclusivamente utilizados para o pagamento de fornecimento de combustíveis de aviação.

Em 17 de junho de 2025, em função da entrada da Azul no processo de Chapter 11, foi declarado o

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

vencimento antecipado da operação, conforme previsto nos termos da escritura de emissão.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2025, é de R\$196,537 milhões.

Sênior Notes 2028

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

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

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

Em fevereiro de 2024 a subsidiária Azul Secured Finance LLP emitiu notas adicionais para a captação de até US\$148,7 milhões, equivalente a R\$740,6 milhões. A oferta foi feita para investidores qualificados domiciliados nos Estados Unidos. A remuneração é de 11,930% e o vencimento é em 2028.

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

Os recursos desta emissão foram destinados ao refinanciamento de dívidas.

Em fevereiro de 2024, a subsidiária Azul Secured emitiu notas adicionais no valor principal de R\$740.585 (equivalente a US\$148.700).

Em novembro de 2024, a subsidiária Azul Secured renegociou os termos dos Sênior notes 2028, de modo a incorporar ao principal, os juros a pagar de um período determinado.

Após a troca de saldo substancial para a emissão do Sênior Notes 1L – 2028 realizada durante o primeiro trimestre de 2025, o saldo de principal remanescente totalizou R\$18.754 (equivalente a US\$3.182).

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2025 é de R\$19,259 milhões.

Notes 2029

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

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

Em novembro de 2024, a subsidiária Azul Secured renegociou os termos dos notes 2029, de modo a incorporar ao principal, os juros a pagar de um período determinado.

Após a troca de saldo substancial para a emissão do Sênior Notes 2L – 2029 realizada durante o primeiro trimestre de 2025, o saldo de principal remanescente totalizou R\$28.565 (equivalente a US\$4.847).

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2025 é de R\$ 29,246 milhões.

Notes 2030

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

valor principal de 7,3% das "Senior Notes 2026").

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

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

Em novembro de 2024, a subsidiária Azul Secured renegotiou os termos dos notes 2030, de modo a incorporar ao principal, os juros a pagar de um período determinado.

Após a troca de saldo substancial para a emissão do Sênior Notes 2L – 2030 realizada durante o primeiro trimestre de 2025, o saldo de principal remanescente totalizou R\$188.852 (equivalente a US\$32.046).

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2025 é de R\$192,422 milhões.

Senior Notes 2030

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025, a Companhia definiu as condições de repactuações e passou a firmar acordos definitivos com os arrendadores e fornecedores de serviços e peças para aeronaves, que concordaram em receber títulos de dívida negociáveis com vencimento em 2030 ("Notes") e dívida com possibilidade de liquidação em ações preferências da Azul ou caixa, a critério da Companhia ("Equity") de forma a refletir a nova geração de caixa da Companhia, sua melhor estrutura de capital e a redução em seu risco de crédito.

Arrendadores

- *Notes*: R\$178,8 milhões (equivalente a US\$32,5 milhões), com juros a serem pagos trimestralmente.

Fornecedores de serviços e peças para aeronaves

- *Notes*: R\$408.541 milhões (equivalente a US\$84.386 milhões), com juros a serem pagos trimestralmente a partir de dezembro de 2023, com juros de 7,5% a.a. e vencimento do principal em junho de 2030; e

Equity: R\$192.422 milhões (equivalente a US\$33.002 milhões), com pagamentos trimestrais consecutivos, iniciando em janeiro de 2025.

Sênior Notes 1L – 2028 e Sênior Notes 2L – 2029 e 2030

Durante o primeiro trimestre de 2025, em troca do saldo substancial das Sênior notes 2028, 2029 e 2030 – ("Notas Existentes"), a subsidiária Azul Secured emitiu as Sênior notes 1L – 2028 e as Sênior notes 2L – 2029 e 2030 com as seguintes condições:

- Sênior notes 1L – 2028: R\$6.180.810 (equivalente a US\$1.048.839) em valor principal, em uma base de primeiro grau com vencimento em 2028, remuneração de 11,9% a.a. e incorporação ao principal de taxas no montante de R\$396.779;
- Sênior notes 2L – 2029: R\$1.443.339 (equivalente a US\$238.015) em valor principal, em uma base de segundo grau com vencimento em 2029, remuneração de 11,5% a.a. e incorporação de juros ao principal de R\$26.854; e
- Sênior notes 2L – 2030: R\$3.309.622 (equivalente a US\$546.620) em valor principal, em uma base de segundo grau com vencimento em 2030, remuneração de 10,9% a.a. e incorporação de juros ao principal de R\$58.290.

As Sênior notes 1L – 2028 estão garantidas em uma base de primeiro grau após os pagamentos das Notas superprioritárias, mas antes dos pagamentos das Sênior notes 2L – 2029 e 2030, além de outras dívidas e outras obrigações, conforme prioridades estabelecidas em um acordo entre credores. O pacote de garantias consiste na cessão fiduciária do fluxo de recebíveis da Azul Viagens, do programa de fidelidade e na venda fiduciária da propriedade intelectual do programa de fidelidade.

Além disso, a Companhia celebrou escrituras suplementares para alterar os termos das Notas Existentes de acordo com sua solicitação de consentimentos para eliminar substancialmente todas as cláusulas restritivas, eventos de inadimplência e garantias.

No segundo trimestre de 2025 a Companhia converteu R\$1.613.050 do valor principal das Senior notes 2L – 2029 e 2030 em 450.572.669 ações preferenciais com valor de emissão de R\$ 3,58 reais por ação e com valor justo de R\$ 1,95 reais por ação e reconheceu na demonstração do resultado, na rubrica "Conversão

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

de dívida em ações”, um ganho de R\$734.433.

Os saldos em aberto das emissões Sênior Notes 1L – 2028 e Sênior Notes 2L – 2029 e 2030 em 31 de dezembro de 2025 eram de R\$6.348,705 milhões, R\$933,400 milhões e R\$2.133,376 milhões, respectivamente.

Notas Superprioritárias

Durante o primeiro trimestre de 2025, a subsidiária Azul Secured emitiu Notas superprioritárias em uma oferta privada, no valor principal de R\$3.093.825 (equivalente a US\$525.000), com custos de R\$315.190, juros equivalentes a *Sofr Index* + 8,3% a.a. (caso pago em dinheiro) ou + 10,7% a.a. (caso sejam capitalizados), pagamentos de juros trimestrais, sendo o primeiro pagamento em fevereiro de 2025, e vencimento em janeiro de 2030.

Adicionalmente, os juros no montante de R\$27.508 foram incorporados ao principal. Em julho de 2025, o saldo foi liquidado.

New Bridge Notes

Em abril de 2025, a subsidiária Azul Secured 2 obteve de seus atuais detentores de título de dívida um financiamento adicional de R\$610.208 (equivalente a US\$107.656), com custos de R\$74.976, juros equivalentes a 13,5% a.a., amortização de juros mensais e vencimento em outubro de 2025.

Adicionalmente, os juros no montante de R\$20.082 foram incorporados ao principal. Em julho de 2025, o saldo foi liquidado.

Debtor in possession – DIP

Em maio de 2025 a subsidiária Azul Secured garantiu o direito à uma linha de financiamento na modalidade DIP de aproximadamente US\$1,6 bilhão, disponibilizado de acordo com a autorização do Tribunal. A Companhia obteve acesso a R\$9.080.656, líquido dos custos de captação de R\$412.881, resultando em R\$8.667.775 (equivalente a US\$1,6 bilhões), com juros equivalentes a 15,0% a.a. e vencimento em fevereiro de 2026.

Adicionalmente, os juros no montante de R\$722.849 foram incorporados ao principal.

Em julho de 2025, com os recursos do DIP, a Companhia realizou o pagamento das operações Notas Superprioritárias e New bridge notes, citadas anteriormente.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2025, é de R\$9.594,861 milhões.

Cartas de Crédito

Durante 2025, a subsidiária ALAB reconheceu o montante de R\$1.995.890, referente a execução de cartas de crédito que eram utilizadas para depósitos em garantia, reserva para manutenção e outros.

O saldo em aberto das cartas de crédito executadas, em 31 de dezembro de 2025 é de R\$1.376.106 milhões.

Senior Notes 2031

No contexto da implementação do plano de reestruturação da Companhia sob o *Chapter 11*, a subsidiária Azul Secured Finance LLP, sociedade de responsabilidade limitada constituída em Delaware, lançou, em 28 de janeiro de 2026, e concluiu, em 6 de fevereiro de 2026, uma oferta privada no exterior de US\$ 1.375.000.000,00 em títulos de dívida seniores com garantia prioritária, com remuneração de 9,875% e vencimento em 2031 (as “Notes 2031”).

A emissão das Notes 2031 teve por finalidade prover o financiamento de saída (*exit financing*) da Companhia no âmbito do Plano, com o objetivo de (i) quitar o saldo devedor em aberto do financiamento DIP (*debtor-in-possession*) e (ii) utilizar eventuais recursos remanescentes, se aplicável, para apoiar a implementação do plano abrangente e permanente de reestruturação, voltado à otimização da estrutura de capital e ao aumento de liquidez.

As Notes 2031 contam com garantia da Companhia e de determinadas subsidiárias, incluindo Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., IntelAzul S.A., ATS Viagens e Turismo Ltda., Azul IP Cayman Holdco Ltd., Azul IP Cayman Ltd e Azul Conecta Ltda., além de estarem respaldadas por um pacote de garantias que inclui, entre outros, certos recebíveis gerados por Azul Fidelidade, Azul Viagens e Azul Cargo, bem como

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

determinadas marcas, nomes de domínio e outras propriedades intelectuais utilizadas pelos negócios aéreos da Azul e por tais unidades de negócios, além de ações e/ou quotas (conforme aplicável) das subsidiárias da Companhia.

Acordos de Apoio à Reestruturação

Em 28 de maio de 2025, a Companhia celebrou Acordos de Apoio à Reestruturação (“Acordos”) com seus principais *stakeholders*, incluindo detentores de títulos da Companhia, sua maior arrendadora, a AerCap — que representa a maior parte das obrigações da Companhia com *leasing* —, e os parceiros estratégicos United Airlines e American Airlines, com o objetivo de implementar um processo de reorganização financeira de forma proativa. Os Acordos visam transformar a estrutura de capital da Companhia, por meio de redução significativa do endividamento e geração positiva de caixa. Para implementá-los, a Companhia deu início a um processo voluntário de reestruturação nos Estados Unidos, sob o *Chapter 11*, que contempla aproximadamente US\$1,6 bilhão em financiamento durante o processo, eliminação de mais de US\$2,0 bilhões em dívidas e previsão de até US\$950 milhões em novos aportes de capital no momento da saída do processo.

Para informações adicionais sobre o *Chapter 11*, veja o item 1.16 deste Formulário de Referência.

ii. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Em 31 de dezembro de 2025, 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 quirográficos; (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.

As operações garantidas por alienação ou cessão fiduciária de bens foram classificadas como sendo de garantia real e estariam excluídas em caso de concurso de credores.

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 2.1 f (i) acima.

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2025, 2024 e 2023. 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) 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 2028. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida/EBITDA igual ou menor do que 6,5x; Até 31 de dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA menor ou igual a 5,0 em 2024 e 2025, e 4,5 em 2026 e 2027. Este contrato possui cláusula de vencimento antecipado cruzado (*cross default* ou *cross acceleration*) em caso de

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);

(ii) 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 2028. 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 ajustada 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 ajustada igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA menor ou igual a 5,0 em 2024 e 2025, e 4,5 em 2026 e 2027. Este contrato possui cláusula de vencimento antecipado cruzado (*cross default* ou *cross acceleration*) em caso de inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);

(iii) Financiamento para manutenção de motores GE CF34 para as aeronaves Embraer, no valor principal de até US\$209,0 milhões, com vencimento em junho de 2027. Este empréstimo possui garantia do aval da Companhia da ABGF e devemos observar as seguintes obrigações financeiras ao final de cada trimestre: (a) manutenção do caixa mínimo no montante de R\$ 1.000.000; e ao final de cada exercício fiscal: (b) alavancagem igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA. Este contrato possui cláusula de vencimento antecipado cruzado (*cross default* ou *cross acceleration*) em caso de inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de US\$30.000.000,00 (trinta milhões de dólares);

(iv) Debêntures não conversíveis emitidas em junho de 2024 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R\$303.333 milhões, com vencimento em junho de 2026. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito, conforme percentuais indicados na escritura de emissão da debênture, somos obrigados a observar a seguinte obrigação financeira em 31 de dezembro de 2024: manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA igual ou menor do que 3,75x. Este contrato possui cláusula de vencimento antecipado cruzado (*cross default* ou *cross acceleration*) em caso de inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de R\$51.570.000,00 (cinquenta e um milhões e quinhentos e setenta mil reais).

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

- Falência, recuperação judicial, recuperação extrajudicial, liquidação, dissolução ou extinção da Companhia e/ou qualquer das garantidoras;
- Inadimplemento das obrigações pecuniárias e não pecuniárias relativas aos respectivos instrumentos da dívida, observados eventuais períodos de cura;
- Transformação da forma societária da Companhia, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações;
- Cisão, fusão, incorporação (inclusive de ações) ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Companhia e/ou qualquer das garantidoras;
- Mudança e/ou transferência direta ou indireta do controle acionário da Companhia, sujeito a exceções;
- Alteração da atividade preponderante prevista no objeto social;
- Falsidade ou incorreção das declarações prestadas nos respectivos instrumentos de dívida;
- Inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de determinado valor, conforme descrito de forma específica acima;
- 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)].

As cláusulas contratuais de observância de *covenants* financeiros mais comuns nas dívidas corporativas da Companhia, estão refletidas no quadro abaixo, bem como o status de atendimento de cada um deles em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023. A tabela abaixo demonstra também o saldo devedor para cada uma de suas dívidas em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Operação	Indicadores para mensuração	31/12/2025			31/12/2024			31/12/2023		
		Saldo (BRL) - milhões	Percentual do endividamento	Status	Saldo (BRL) - milhões	Percentual do endividamento	Status	Saldo (BRL) - milhões	Percentual do endividamento	Status
9ª e 10ª Emissão de debêntures da ALAB	(i) Índice de cobertura do serviço da dívida ajustado (ICSD) igual ou superior a 1.2;	461.947	2,0%	Waiver	538.287	16,0%	Waiver	560.173	2,4%	Waiver
	(ii) alavancagem financeira menor ou igual a 6.5 em 2023; 5.0 em 2024 e 2025; e 4.5 a partir de 2026									
Aeronaves e Motores	(i) O saldo total de caixa no último dia do trimestre não seja inferior a R\$ 1 bilhão.	219.856	1,0%	Atingido	96.210	2,9%	Atingido	N/A	N/A	N/A
	(ii) Alavancagem: igual ou menor a 5,50, sendo o referido índice obtido por dívida líquida / EBITDA no último dia do exercício.			Não Atingido			Waiver	N/A		N/A
Senior notes 1L e 2L	(i) Liquidez Imediata superior a R\$ 350 milhões em 31 de março de 2025;	9.415.482	40,8%	Atingido	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	(ii) Liquidez Imediata superior a R\$ 500 milhões a partir de 30 de junho de 2025.			Atingido			N/A			N/A
DIP	Liquidez superior a US\$90 milhões a cada quinzena, a partir de 13 de junho de 2025.	9.594.861	41,6%	Atingido	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Como regra geral, nos termos da legislação aplicável, a apresentação do pedido de *Chapter 11* causa a suspensão automática (*automatic stay*) da exigibilidade de todas as obrigações da Companhia, de modo que as contrapartes estão impedidas de adotar quaisquer medidas como resultado de tais supostos inadimplementos.

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

Em 31 de dezembro de 2025, não possuíamos limite dentro das operações já contratadas.

h. Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras

A discussão a seguir sobre a nossa situação financeira e o resultado das nossas operações deverão ser lidos em conjunto com: (i) nossas demonstrações financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023 e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes nos demais itens do Formulário de Referência, em especial os demais subitens da seção 2.

Receita Líquida

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No exercício findo em 31 de dezembro de 2025, 92,4% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 7,6% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem. A receita de transporte de passageiros, incluindo a receita decorrente do resgate de pontos do nosso programa de vantagens Azul Fidelidade 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 de ICMS incidente sobre a operação de transporte de cargas varia de estado para estado, entre 4,0% e 22,0%. 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% (inclusive de transporte de carga), respectivamente. O Imposto Sobre Serviços ou ISS é um imposto municipal com alíquotas de 2,0% a 5,0% incidente sobre a receita de serviços prestados.

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

Gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangível

Nossos gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangíveis nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, totalizaram R\$747,9 milhões, R\$1.493,8 milhões e R\$972,3 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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

sob arrendamento operacional.

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

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

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 33,0%, 34,9% e 37,3% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, respectivamente, do total das nossas despesas operacionais. Os preços do combustível de aviação no Brasil são mais altos do que em vários outros países como por exemplo os Estados Unidos, visto que os preços do combustível são controlados por um único produtor e um número concentrado de distribuidores. Nossos custos com combustível são variáveis e oscilam de acordo com o preço internacional do petróleo. Como o preço do petróleo é tabelado em dólares norte-americanos, nossos custos de combustível estão sujeitos a flutuações na taxa de câmbio real/dólar norte-americano.

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

31 de dezembro de	Preço médio QAV (R\$/litro)	% Δ
2025	4,00	(5,1%)
2024	4,21	(7,7%)
2023	4,56	(16,2%)

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 norteamericano.

Adicionalmente, os impostos locais aplicáveis à venda de combustível de aviação são altos, com alíquotas entre 0,0% e 22,50%. Os estados brasileiros aplicam alíquotas diferentes de ICMS incidente sobre o combustível, exigindo ajustes contínuos em nossas tarifas para sustentar os aumentos do preço do combustível de aviação. No Brasil, diversos estados oferecem um incentivo fiscal ou subsidiam o imposto que incide sobre combustível para as companhias aéreas que fornecem mais conectividade entre cidades dentro do estado e outros destinos domésticos ou internacionais. Dado o tamanho de nossa malha e a diversidade de nossa frota, acreditamos que pagamos menores alíquotas de imposto sobre combustíveis comparado com nossos principais concorrentes.

Os gastos com salário e benefícios incluem, entre outros, planos de saúde, planos odontológicos, auxílio creche, seguro de vida, auxílio funeral, assistência psicossocial, auxílio-escola (concedido somente a executivos expatriados), verba moradia (concedido somente a executivos expatriados), bonificações, previdência privada, vale transporte, vale alimentação e vale refeição. Acreditamos ter uma vantagem em comparação às empresas do setor em termos de gastos com salários e benefícios em razão da alta produtividade dos tripulantes mensurada pelo número médio de tripulantes por aeronave. Em 31 de dezembro de 2025, 31 de dezembro de 2024 e 31 de dezembro de 2023, tínhamos, 81, 70 e 77 funcionários por aeronave, respectivamente, indicando uma maior produtividade de nossa força de trabalho comparada às dos nossos concorrentes.

Os custos com prestação de serviços incluem o uso das instalações aeroportuárias, operações de solo, tais como movimentação de bagagens dos clientes e tratores que realizam o push-back das aeronaves, traslado de ônibus para os clientes e serviços e produtos que oferecemos a bordo das nossas aeronaves, como bebidas e snacks. Oferecemos serviços adicionais de ônibus gratuito entre o aeroporto de Congonhas e o 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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

dos nossos concorrentes porque a maior parte de nossos clientes adquire passagens diretamente em nosso site na Internet, incluindo vendas por meio da Internet realizadas por agências de viagens. Fazemos uso de técnicas de marketing inovadoras e de baixo custo com foco nas ferramentas das redes sociais (Instagram, Facebook, Twitter e YouTube) gerando propaganda boca a boca, serviço gratuito de traslados de ônibus com nossa marca visivelmente estampada nos ônibus e campanhas publicitárias estratégicas para aumentar o reconhecimento da marca e oferecer promoções diretamente aos nossos clientes.

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

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

O custo com materiais de manutenção e reparo consistem em manutenção leve (preventiva) e eventos de reparo. Nossa frota é mais jovem do que a dos nossos principais concorrentes, com uma idade média de 7,2 anos, excluindo aeronaves Cessna. Com o envelhecimento das aeronaves, nossas despesas com manutenção tendem a aumentar.

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

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

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

Resultado Financeiro

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

Em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, 6%, 10% e 10% respectivamente, da nossa dívida não relacionada a aeronaves foram denominadas em reais e, portanto, não estão expostas às oscilações cambiais. 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 líquida 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 30,4%, 31,1% e 27,3% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023. 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 2025:

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Aeronaves no encerramento do período em	Cidades Atendidas	Funcionários	Próprias	Arrendadas	Total
31 de dezembro de 2008 ⁽¹⁾	3	712	3	2	5
31 de dezembro de 2009 ⁽¹⁾	17	1.535	8	6	14
31 de dezembro de 2010 ⁽¹⁾	28	294	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	11.108	34	158	192
31 de dezembro de 2021 ⁽⁵⁾	147	12.485	37	155	192
31 de dezembro de 2022 ⁽⁶⁾	158	13.543	40	172	212
31 de dezembro de 2023 ⁽⁷⁾	167	15.248	40	169	209
31 de dezembro de 2024 ⁽⁷⁾	152	15.367	38	182	220
31 de dezembro de 2025 ⁽⁸⁾	144	15.547	39	188	227

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

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

Em 31 de dezembro de	2025	AV (%)	2024	AV (%)	% R\$	2023	AV (%)	% R\$
Receita líquida:								
Transporte de passageiros	19.997.726	92,40%	18.123.135	92,80%	1.874.591	17.227.728	92,85%	895.407
Outras receitas	1.642.667	7,60%	1.403.073	7,20%	239.594	1.326.697	7,15%	76.376
Receita líquida	21.640.393	100,00%	19.526.208	100,00%	2.114.185	18.554.425	100,00%	971.783
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:								
Combustível de aviação	5.710.291	26,39%	5.583.503	31,70%	126.788	5.890.485	31,75%	-306.982
Salários e benefícios	2.693.363	12,45%	2.722.872	13,00%	-29.509	2.408.364	12,98%	314.508
Tarifas aeroportuárias	1.266.186	5,85%	1.074.818	5,70%	191.368	1.059.258	5,71%	15.560
Prestação de serviços de tráfego	956.933	4,42%	872.481	4,40%	84.452	807.563	4,35%	64.918
Comerciais e publicidade	915.442	4,23%	889.224	4,20%	26.218	779.264	4,20%	109.960
Materiais de manutenção e reparo	824.058	3,81%	789.222	4,80%	34.836	898.282	4,84%	-109.060
Depreciação e amortização	3.013.375	13,92%	2.563.982	13,00%	449.393	2.404.223	12,96%	159.759
Outras despesas operacionais, líquidas	1.939.275	8,96%	1.639.474	14,30%	299.801	2.645.894	14,26%	1.006.420
Lucro operacional	4.321.470	19,97%	3.390.632	9,00%	930.838	1.661.092	8,95%	1.729.540

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Resultado financeiro:								
Receitas financeiras	904.083	4,18%	239.058	1,20%	665.025	220.141	1,19%	18.917
Despesas financeiras	-10.295.119	-47,57%	-5.247.414	-30,20%	-5.047.705	-5.608.771	-30,23%	361.357
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	986.521	4,56%	317.729	-1,30%	668.792	-238.458	-1,29%	556.187
Variações monetárias e cambiais, líquidas	4.207.915	19,44%	-7.890.179	8,80%	12.098.094	1.625.064	8,76%	9.515.243
Lucro(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	124.870	0,58%	-9.190.174	-12,60%	9.315.044	-2.340.932	-12,62%	6.849.242
Imposto de renda e contribuição social corrente	-12	0,00%	-723	0,00%	711	0	0,00%	-723
Imposto de renda e contribuição social diferido	0	0,00%	39.526	-0,20%	-39.526	-39.526	-0,21%	79.052
Lucro (prejuízo) líquido do período	124.858	0,58%	-9.151.371	-12,80%	9.276.229	-2.380.458	-12,83%	6.770.913

Resultado operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$4.321,5 milhões, comparado com R\$3.390,6 milhões no mesmo período em 2024 e R\$1.661,1 milhões em 2023. Entendemos que esse resultado se deve principalmente a um ambiente de demanda saudável, o excelente desempenho de nossos outros negócios e à nossa capacidade de aumentar tarifas, demonstrando nosso aumento racional de capacidade e as vantagens competitivas sustentáveis de nossa malha e modelo de negócio.

O lucro líquido foi de R\$124,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2025, comparado com um prejuízo líquido de R\$9.151,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e um prejuízo líquido de R\$2.340,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais por ASKs nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023:

Exercício findo em 31 de dezembro de (em R\$ centavos)	2025	2024	% Δ	2023	% Δ
Transporte de passageiros	39,75	39,15	1,53%	39,46	(0,80%)
Outras receitas	3,23	3,03	6,60%	3,03	0,00%
Receita líquida	42,97	42,18	1,90%	42,48	(0,70%)
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais					
Combustível de aviação ⁽¹⁾	(11,22)	(12,06)	(6,97%)	(13,39)	(9,90%)
Salários e benefícios	(5,29)	(5,88)	(12,76%)	(5,47)	7,50%
Tarifas aeroportuárias	(2,47)	(2,32)	6,47%	(2,41)	(3,70%)
Prestação de serviços de tráfego	(1,88)	(1,88)	0.0%	(1,84)	2,20%
Comerciais e publicidade	(1,75)	(1,92)	(8,85%)	(1,77)	8,50%
Materiais de manutenção e reparo	(1,53)	(1,70)	(10,00%)	(2,04)	(16,70%)
Depreciação e amortização	(5,92)	(5,54)	6,86%	(5,46)	1,50%
Outras despesas operacionais	(3,80)	(3,54)	66,95%	(6,01)	(41,10%)
Total das despesas operacionais	(35,81)	(34,86)	2,73%	(38,39)	(9,20%)

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

Receita Líquida. Em 2025, a receita operacional total da Azul aumentou R\$2.114,2 milhões ou 10,8%, atingindo um recorde de R\$21,6 bilhões. A receita de passageiros aumentou 10,3% com 10,0% a mais de capacidade em comparação ao mesmo período do ano anterior, impulsionada por um ambiente de demanda saudável, receitas auxiliares robustas e o desempenho notável de nossas unidades de negócio.

Transporte de Passageiros. O aumento de R\$1.874,6 milhões, ou 10,3%, na receita de transporte de passageiros em 2025, com relação a 2024, deve-se principalmente a recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais e pelo excelente desempenho de nossos demais negócios.

Cargas e outras receitas. O aumento de R\$239,6 milhões, ou 17,1% durante 2025 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2024 está relacionado principalmente ao aumento da receita da operação internacional de cargas em 24,9% e à expansão e à diversificação da nossa base de clientes com mais varejistas, indústria e operadores de e-commerce no Brasil.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Também observamos o contínuo crescimento de nossa operadora de turismo Azul Viagens, a segunda maior operadora de turismo no Brasil. O faturamento bruto cresceu aproximadamente 36% de 2024 para 2025, à medida que aproveitamos a forte demanda de lazer e oportunidades de aumentar a utilização de aeronaves com voos exclusivos.

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

Exercício findo em 31 de dezembro de	2025	2024	% Δ	2023	% Δ
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	19.997.726	18.123.135	10,3%	17.227.728	5,2%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	50.908	46.292	10,0%	44.006	5,2%
Taxa de ocupação (%)	83,2	81,6%	1,6 pp	80,4%	1,2 pp
Receita de passageiros por ASK (centavos)	39,74	39,15	1,5%	39,46	0,8%
Receita operacional por ASK (centavos)	42,97	42,18	1,9%	42,48	0,7%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	47,49	47,97	(0,4%)	49,05	2,2%
Número de decolagens	310.713	322.082	(3,5%)	316.896	1,6%
Horas-bloco	575.448	567.774	1,4%	550.843	3,1%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 7,3%, devido principalmente à inflação de 4,3% no período, ao aumento no número de ações judiciais relacionadas a operações irregulares ocorridas majoritariamente em 2024, e a um aumento de 28,7% na capacidade internacional, para a qual incorremos em custos mais elevados, além de uma desvalorização de 3,7% do real frente ao dólar americano, parcialmente compensados por maior produtividade e por uma redução de 5,0% no preço do combustível.

Combustível de aviação. O combustível de aviação aumentou R\$126,8 milhões, ou 2,3%, de R\$5.583,5 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$5.710,3 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, principalmente devido a um aumento de 7,8% no consumo de combustível, parcialmente compensado pela redução de 5,0% no preço do combustível.

Salários e benefícios. Os salários e benefícios diminuíram 1,1%, ou R\$29,5 milhões, de R\$2.722,9 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$2.693,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, principalmente impulsionados por maior produtividade decorrente da redução de FTE e várias estratégias de redução de custos, parcialmente compensados pelo aumento de 10,0% em nossa capacidade em 2025 e por um reajuste salarial sindical de 4,8% resultante dos acordos coletivos aplicáveis a todos os funcionários de companhias aéreas no Brasil.

Tarifas aeroportuárias. Taxas e tarifas aeroportuárias aumentaram 17,8%, ou R\$191,4 milhões, de R\$1.074,8 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$1.266,2 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, principalmente impulsionadas pelo aumento de 5,4% na capacidade doméstica e de 28,7% na capacidade internacional, para a qual pagamos taxas e tarifas aeroportuárias mais elevadas, geralmente denominadas em dólares americanos.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 9,7%, ou R\$84,5 milhões, de R\$872,5 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$956,9 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, principalmente devido ao aumento nas partidas internacionais, que possuem despesas mais altas, ao aumento de 3,4% no número de passageiros e à inflação de 4,3% no período, parcialmente compensados pela otimização de nossos serviços de bordo.

Comerciais e publicidade. As despesas com publicidade e propaganda aumentaram 2,9%, ou R\$26,2 milhões, de R\$889,2 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$915,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, impulsionadas principalmente pelo aumento de 10,3% na receita de passageiros, que levou ao aumento nas tarifas de cartão de crédito e comissões.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentou 4,4%, ou R\$34,8 milhões, de R\$789,2 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$824,1 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, impulsionada principalmente pela desvalorização média de 4,3% do real em relação ao dólar americano e por eventos pontuais, parcialmente compensados por economias decorrentes da internalização de eventos de manutenção e de renegociações com fornecedores.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 17,5%, ou R\$449,4 milhões, de R\$2.564,0 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$3.013,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, impulsionadas pelo aumento do tamanho de nossa frota em comparação a 2024, como resultado do processo de transformação da frota, que elevou os ativos de direito de uso reconhecidos a uma taxa de câmbio mais alta, e pelo aumento no número de motores sobressalentes devido a problemas de fornecimento com os OEMs.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 18,3%, ou R\$299,8 milhões, de R\$1.639,5 milhões em 2024 para R\$1.939,3 milhões em 2025, principalmente devido ao aumento de ações judiciais relacionadas a operações irregulares ocorridas majoritariamente em 2024 e à inflação anual de 4,3%.

Resultado Financeiro

Receita financeira. As receitas financeiras aumentaram 278,2%, ou R\$665,0 milhões, passando de R\$239,1 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$904,1 milhões em 2025, principalmente devido ao ganho na conversão de dívida em ações.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 96,2%, ou R\$5.047,7 milhões, passando de R\$5.247,4 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 para R\$10.295,1 milhões em 2025, principalmente devido aos custos de reestruturação da dívida e aos juros do financiamento DIP captado em 2025.

Instrumentos financeiros derivativos. O resultado líquido com instrumentos financeiros derivativos foi um lucro de R\$986,5 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, comparado a R\$317,7 milhões em 2024, principalmente devido a efeitos positivos de R\$433 milhões no saldo de debêntures conversíveis relacionados à desvalorização do preço das ações

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O efeito líquido da variação cambial sobre nossos ativos e passivos monetários, quando reconvertidos para reais, resultou em um ganho não caixa de R\$4.207,9 milhões em variações monetárias e cambiais líquidas no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, uma diferença líquida de R\$12.098,1 milhões quando comparado à perda de R\$7.890,2 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024, principalmente devido à desvalorização de 3,7% do real frente ao dólar americano em 2025, além do aumento de nossa dívida denominada em dólares decorrente da emissão do financiamento DIP.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Em 2025, 2024 e 2023 não registramos ganho/perda em transações com partes relacionadas.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente em 2025, 2024 e 2023 foi compensado por benefícios sobre prejuízos fiscais e diferenças

Imposto de renda e contribuição social diferido. O imposto de renda e a contribuição social diferidos permaneceram zerados em 2025.

Fluxos de Caixa

A tabela a seguir apresenta certos dados do nosso fluxo de caixa consolidado para os períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2025	2024	2023
	<i>(em milhões de reais)</i>		
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	(1.232,5)	2.787,0	3.439,7
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento	(573,4)	(1.565,7)	(874,5)
Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento	1.708,9	(1.920,1)	(1.392,9)

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido aplicado nas atividades operacionais no exercício findo de 31 de dezembro de 2025 foi de R\$ 1.232,5 milhões comparado com o caixa líquido gerado de R\$2.787,0 milhões no mesmo período em 2024 e R\$3.439,7 milhões em 2023. A redução do caixa líquido em 2025 deve-se principalmente por uma decisão estratégica deliberada da Companhia de não antecipar a totalidade dos recebíveis de cartão de crédito disponíveis.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No exercício findo de 31 de dezembro de 2025, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$573,4 milhões comparado a R\$1.565,7 milhões no mesmo período em 2024. A redução no caixa aplicado nas atividades de investimento em 2025 deve-se principalmente gestão de investimentos durante a reestruturação.

Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido gerado nas atividades de financiamento foi de R\$1.708,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2025, comparado a um caixa aplicado de R\$1.920,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024. A variação do caixa líquido gerado pelas atividades financeiras deve-se principalmente às captações ocorridas ao longo do ano de 2025 conhecidas como *debtor in possession* ("DIP").

2.2 Resultados operacional e financeiro

2.2. Comentários dos Diretores sobre:

a. Resultados das operações do emissor, em especial:

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

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

Em 31 de dezembro de (em milhões de reais)	2025	2024	2023
Transportes de passageiros	20.231.002	18.123.135	17.227.728
Outras receitas	1.642.667	1.403.073	1.326.697

Transporte de passageiros é o principal componente da nossa receita e inclui a venda de bilhetes aéreos, vendas de pontos do nosso programa de fidelidade à terceiros, vendas de franquias de bagagens, upgrades, mudanças de rotas, taxa de cancelamento, taxa de no-show, taxa de reserva pelo call center, taxa de reserva online, venda de seguros, dentre outros.

Já a rubrica outras receitas engloba o faturamento com itens não relacionados à passageiros, sendo a maior parte gerada pela operação de carga. Além disso, também geramos outras receitas através da nossa operadora de turismo, a Azul Viagens e de sublease de aeronaves.

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

Exercício findo em 31 de dezembro de 2025

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, 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.

Exercício findo em 31 de dezembro de 2024

Enchentes no Rio Grande do Sul

Entre o final de abril e o início de maio de 2024, fortes chuvas atingiram a região central do estado do Rio Grande do Sul. Devido ao alagamento, o principal aeroporto da região localizado em Porto Alegre, o Salgado Filho, foi fechado e consequentemente as nossas operações foram suspensas e somente retomadas em outubro do mesmo ano. Durante o período de fechamento do aeroporto dedicamos esforços humanitários para apoiar as ações conduzidas pelas autoridades locais. Também monitoramos e estabelecemos estratégias operacionais e financeiras até a retomada das operações, aumentando os voos para cidades próximas para atender os passageiros afetados.

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, usamos mecanismos de proteção de curto prazo incluindo a celebração de termos de compromisso para compra de combustível a preços fixos e a celebração de instrumentos financeiros, tais como contratos de derivativos, de maneira a transferir às nossas contrapartes parte de nossa exposição futura.

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

Exercício findo em 31 de dezembro de 2023

Variação do preço do combustível e câmbio

Nossos resultados são impactados pela variação dos preços de combustível e câmbio. Para mitigar nossa exposição a essas variáveis, usamos mecanismos de proteção de curto prazo incluindo a celebração de

2.2 Resultados operacional e financeiro

termos de compromisso para compra de combustível a preços fixos e a celebração de instrumentos financeiros, tais como contratos de derivativos, de maneira a transferir às nossas contrapartes parte de nossa exposição futura.

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

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

Nossa receita é principalmente impactada pela demanda por passagens aéreas. Os preços das nossas passagens são ajustados diariamente baseados no número de assentos disponíveis em cada voo, tendências históricas e estimativas de demanda. Entendemos 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*.

Em 2025, a receita operacional aumentou 12,0% em relação a 2024, atingindo R\$ 21,9 bilhões, principalmente devido a crescimento da receita de passageiros, apoiado pela contribuição da receita de nossas unidades de negócios.

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

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

Em 2025, o preço médio do petróleo (WTI) diminuiu 16,6% e a taxa de câmbio média aumentou 3,7%, em comparação com 2024. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, o combustível de aviação representou 31%, 35% e 37%, respectivamente, do nosso custo operacional.

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

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

Exercícios findos em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Crescimento/(retração) real do PIB	2,3%	3,4%	2,9%
Inflação IGP-M(1)	(1,05)%	6,5%	(3,2%)
Inflação IPCA(2)	4,26%	4,8%	4,5%
TJLP(3)	9,07%	5,3%	6,6%
Taxa CDI(média)(4)	14,33%	10,9%	13,0%
SOFR(5)	4,01%	3,4%	5,5%
Taxa de câmbio - final do período R\$ por US\$1,00	5,50	6,19	4,90
Taxa de câmbio - média R\$ por US\$1,00(6)	5,50	5,39	5,00
Desvalorização média R\$ vs. US\$	(2,0)%	(7,3%)	3,4%
Preço do petróleo não refinado da <i>West Texas Intermediate</i> (WTI) - média US\$/barril no período	57,26	94,53	77,66
Taxa de desemprego(7)	5,6%	6,6%	7,8%

2.2 Resultados operacional e financeiro

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

⁽¹⁾ Inflação (IGP-M) é o índice geral de preço do mercado calculado pela FGV.

⁽²⁾ Inflação (IPCA) é o índice de preço ao consumidor amplo calculado pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

⁽³⁾ TJLP é a taxa de juros de longo prazo (média das taxas mensais do ano).

⁽⁴⁾ A taxa CDI corresponde à média das taxas de juros *overnight* do mercado interbancário no Brasil (média diária ao ano).

⁽⁵⁾ Média dólar norte-americano/SOFR – *Secured Overnight Financing Rate* para 3 meses para 2025 e 2024 e LIBOR – *London Interbank Offered Rate* para 2023

⁽⁶⁾ Média da taxa de câmbio em cada dia útil do ano.

⁽⁷⁾ Média da taxa de desemprego conforme mensurada pelo IBGE.

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

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

2.3. Comentários dos Diretores sobre:

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

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

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

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras referente aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2025, 2024 e 2023 não possuem opiniões modificadas, ressalvas ou ênfases.

2.4 Efeitos relevantes nas DFs

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

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 e no exercício social corrente, não houve introdução ou alienação de segmento operacional pela Companhia.

b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 e no exercício social corrente, não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

c. Eventos ou operações não usuais

Em 28 de maio de 2025, a Companhia protocolou pedido voluntário de reestruturação financeira nos Estados Unidos da América, nos termos do *Chapter 11* do *United States Bankruptcy Code*, perante o *United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York*, com o objetivo de implementar uma reorganização abrangente de sua estrutura de capital e de suas obrigações financeiras, mantendo a regularidade de suas operações durante o curso do processo.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025, o processamento do *Chapter 11* produziu efeitos relevantes sobre as demonstrações financeiras da Companhia, especialmente em decorrência (i) da contratação do financiamento na modalidade *debtor-in-possession*, destinado a reforçar a liquidez durante o período de reestruturação, (ii) da renegociação e readequação de determinadas obrigações financeiras e contratos de arrendamento de aeronaves, (iii) da reclassificação de passivos sujeitos ao plano de reorganização e (iv) do reconhecimento dos impactos associados aos acordos celebrados com credores e demais stakeholders no contexto do processo.

Adicionalmente, ainda no exercício de 2025, o plano de reorganização da Companhia foi confirmado pelo Tribunal competente, representando marco relevante na implementação da reestruturação financeira, embora a consumação integral das medidas nele previstas tenha ocorrido apenas no exercício social subsequente.

O plano de reorganização contempla, entre outras medidas, a redução substancial do endividamento da Companhia, a readequação de obrigações de arrendamento de aeronaves, a conversão de determinados instrumentos de dívida em participação acionária e a realização de aportes adicionais de capital por credores e investidores estratégicos, com impactos relevantes esperados sobre a estrutura de capital, o nível de alavancagem financeira e as despesas financeiras da Companhia.

Com a implementação integral do plano e a conclusão do processo de *Chapter 11* no exercício social subsequente, a Companhia passou a apresentar uma estrutura de capital significativamente fortalecida, incluindo redução aproximada de US\$2,5 bilhões em dívidas e obrigações de arrendamento, redução relevante das despesas financeiras recorrentes e melhora substancial de seus indicadores de alavancagem, efeitos estes que não se encontravam integralmente refletidos nas demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025.

Dessa forma, as demonstrações financeiras relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 refletem os efeitos do processamento do *Chapter 11* até aquela data, enquanto os impactos integrais decorrentes da implementação do plano de reorganização e do encerramento do processo passaram a produzir efeitos adicionais sobre a posição patrimonial e os resultados da Companhia a partir do exercício social subsequente, isto é, no exercício a ser encerrado em 31 de dezembro de 2026.

Para mais informações sobre as etapas do processo de *Chapter 11* e seus impactos, consulte os demais itens deste Formulário de Referência e os fatos relevantes disponíveis por meio do seguinte endereço eletrônico: <https://ri.voeazul.com.br/documentos-cvm-e-sec/avisos-comunicados-e-fatos-relevantes/>

2.5 Medições não contábeis

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

a. Informar o valor das medições não contábeis

EBITDA, EBITDA Ajustado e Margem EBITDA Ajustado

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

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025, o EBITDA atingiu R\$7,3 bilhões. O EBITDA ajustado por itens não recorrentes atingiu R\$6,7 bilhões, um crescimento de 9,6% em comparação com o exercício social de 2024, e uma margem EBITDA de 31,1%. Nossos resultados operacionais foram ajustados em 2025 por itens não recorrentes, totalizando R\$680,3 milhões, principalmente devido a taxas relacionadas ao nosso plano de otimização de capital e outros ajustes contábeis devido aos termos finais negociados com arrendadores e fabricantes.

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 2025, 2024 e 2023:

Para os exercícios encerrados em (R\$) (em milhares de reais)	2025	2024	2023
EBITDA	7.334.800	(1.918.287)	4.079.213
EBITDA ajustado	6.654.500	5.927.883	5.058.501
Margem EBITDA ajustada (%)	31,1%	30,4%	27,3%

Liquidez Corrente, Liquidez Seca, Liquidez Imediata, Estrutura de Capital, Endividamento Financeiro e Liquidez Geral

Os índices de Liquidez Corrente, Liquidez Seca, Liquidez Imediata, Estrutura de Capital, Endividamento Financeiro e Liquidez Geral são indicadores financeiros utilizados pela Companhia para fins gerenciais e de acompanhamento de sua posição econômico-financeira, calculados com base em informações extraídas de suas demonstrações financeiras elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standards Board (IASB).

2.5 Medições não contábeis

Tais indicadores não constituem medidas contábeis de desempenho definidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil ou pelas IFRS e não devem ser considerados isoladamente ou como substitutos de outras medidas financeiras divulgadas pela Companhia. Adicionalmente, por não possuírem significado padronizado, podem não ser comparáveis a indicadores com denominações semelhantes divulgados por outras companhias.

O índice de Liquidez Corrente corresponde à razão entre o ativo circulante e o passivo circulante e tem como objetivo indicar a capacidade da Companhia de honrar suas obrigações de curto prazo com seus ativos realizáveis no mesmo período.

O índice de Liquidez Seca corresponde ao ativo circulante menos o saldo de estoques, dividido pelo passivo circulante e tem como objetivo indicar a capacidade da Companhia de honrar suas obrigações de curto prazo com seus ativos de maior liquidez, desconsiderando ativos cuja realização pode depender de prazos mais longos ou condições específicas de mercado.

O índice de Liquidez Imediata corresponde à soma do caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulantes e aplicações financeiras vinculadas circulante dividido pelo passivo circulante e tem como objetivo indicar a capacidade da Companhia de honrar suas obrigações de curto prazo exclusivamente com seus recursos imediatamente disponíveis.

O índice de Liquidez Geral corresponde à soma do passivo circulante com o passivo não-circulante, dividido pelo patrimônio líquido e tem como objetivo indicar a capacidade global da Companhia de honrar a totalidade de suas obrigações com seus ativos realizáveis.

O indicador de Estrutura de Capital corresponde ao saldo de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante dividido pelo patrimônio líquido e tem como objetivo demonstrar o grau de alavancagem financeira da Companhia e a proporção relativa entre capital de terceiros e capital próprio utilizada no financiamento de suas atividades.

O indicador de Endividamento Financeiro corresponde ao saldo do ativo, excluindo os saldos das rubricas de imobilizado e intangível, dividido pela soma do passivo circulante e não circulante e tem como objetivo indicar a representatividade das obrigações financeiras onerosas na estrutura de capital da Companhia.

Esses indicadores apresentam limitações como ferramentas de análise, dentre as quais destacam-se: (i) não refletem integralmente a qualidade ou o prazo de realização dos ativos registrados nas demonstrações financeiras; (ii) não capturam integralmente obrigações contingentes ou compromissos futuros não registrados contabilmente; (iii) não refletem eventuais restrições contratuais ao uso de caixa e equivalentes de caixa; e (iv) podem ser influenciados por fatores conjunturais, sazonais ou por eventos não recorrentes.

Por essas razões, tais indicadores não devem ser considerados de forma isolada ou como substitutos de medidas financeiras calculadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as IFRS.

Seguem abaixo os valores dos índices de Liquidez Corrente, Liquidez Seca, Liquidez Imediata, Liquidez Geral, Estrutura de Capital e Endividamento Financeiro da Companhia para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023:

Em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Liquidez corrente	0,2	0,3	0,3
Liquidez seca	0,2	0,2	0,3
Liquidez imediata	0,0	0,1	0,1
Estrutura de capital	(1,8)	(1,9)	(2,0)
Endividamento financeiro	(0,8)	(0,5)	(0,5)
Liquidez geral	36,7%	38,2%	40,1%

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

EBITDA, EBITDA Ajustado e Margem EBITDA Ajustado

Para os exercícios encerrados em (R\$) (em milhares de reais)	2025	2024	2023
<i>Reconciliação</i>			
Lucro (Prejuízo) líquido	124.858	(9.151.371)	(2.380.456)
Despesa de juros	5.100.654	4.857.821	4.120.587

2.5 Medições não contábeis

Juros sobre aplicações financeiras	(904.100)	(149.916)	(104.667)
Imposto de renda e contribuição social corrente	(12)	723	0
Imposto de renda e contribuição social diferido	0	(39.526)	39.526
Depreciação e amortização	3.013.400	2.563.982	2.404.223
EBITDA	7.334.800	(1.918.287)	4.079.213
Impairment	0	(143.790)	(245.636)
Variações monetárias e cambiais líquida	(4.029.300)	7.890.179	(1.625.064)
Instrumentos financeiros derivativos	20	(317.729)	238.458
Outras despesas financeiras	2.506.230	389.593	1.488.184
Outras receitas financeiras	-	(89.142)	(115.474)
Eventos não-recorrentes	782.900	117.059	1.238.820
EBITDA Ajustado ⁽¹⁾	6.654.500	5.927.883	5.058.501
Margem EBITDA Ajustado (%)	31,1%	30,4%	27,3%

(1) O EBITDA ajustado incluíram ajustes de itens não recorrentes relacionados principalmente aos custos relacionados a reestruturação, bem como o plano de otimização de capital e outros ajustes contábeis devido aos termos finais negociados com arrendadores e OEMs.

Liquidez Corrente

Em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Ativo Circulante	6.303,5	5.685,0	5.044,1
Passivo Circulante	29.473,2	21.342,3	14.748,9
Liquidez corrente	0,2	0,3	0,3

Liquidez Seca

Em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Ativo circulante	6.303,5	5.685,0	5.044,1
Saldo de Estoques	972,5	943,6	799,2
Passivo Circulante	29.473,2	21.342,3	14.748,9
Liquidez seca	0,2	0,2	0,3

Liquidez Imediata

Em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulantes e aplicações financeiras vinculadas circulante	1.017,9	2.322,4	2.677,6
Passivo circulante	29.473,2	21.342,3	14.748,9
Liquidez imediata	0,0	0,1	0,2

Estrutura de Capital

Em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Passivo Circulante	29.473,2	21.342,3	14.748,9
Passivo Não Circulante	23.202,8	35.367,9	27.111,9
Patrimônio Líquido	(29.038,1)	(30.435,3)	(21.327,8)
Estrutura de capital	(1,8)	(1,9)	(2,0)

Endividamento Financeiro

Em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Saldo de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante	23.059,6	14.981,4	9.699,0
Patrimônio Líquido	(29.038,1)	(30.435,3)	(21.327,8)

2.5 Medições não contábeis

Endividamento financeiro	(0,8)	(0,5)	(0,5)
Liquidez Geral			
Em 31 de dezembro de	2025	2024	2023
Ativo Circulante e Não Circulante	23.637,9	26.274,9	20.532,9
Imobilizado e Intangível	4.308,3	4.594,2	3.759,1
Passivo Circulante e Não Circulante	52.676,0	56.710,2	41.861,0
Liquidez geral	36,7%	38,2%	40,1%

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

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

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

Utilizamos os índices de Liquidez Corrente, Liquidez Seca, Liquidez Imediata, Estrutura de Capital, Endividamento Financeiro e Liquidez Geral como indicadores gerenciais de acompanhamento da nossa posição econômico-financeira, pois acreditamos que tais métricas constituem medidas práticas para avaliar nossa capacidade de pagamento de obrigações de curto e longo prazo, bem como o nível de alavancagem financeira e a composição das nossas fontes de financiamento ao longo do tempo. Esses indicadores facilitam a comparabilidade da nossa estrutura financeira entre períodos e auxiliam na avaliação da adequação da nossa estratégia de capital às necessidades operacionais da Companhia.

Adicionalmente, utilizamos esses indicadores como parâmetros internos de monitoramento da nossa liquidez e do nosso nível de endividamento, bem como como referência em análises financeiras apresentadas à administração e aos acionistas e, quando aplicável, no acompanhamento de obrigações assumidas perante instituições financeiras e outros credores. Acreditamos que tais índices constituem informação adicional relevante às nossas demonstrações financeiras, contribuindo para uma melhor compreensão da nossa capacidade de honrar obrigações financeiras, administrar nosso capital de giro e manter uma estrutura de capital equilibrada ao longo do tempo.

Não obstante, esses indicadores não são medidas contábeis definidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil e pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro (IFRS) e não devem ser considerados isoladamente ou como substitutos do ativo circulante, do passivo circulante, do endividamento total, do patrimônio líquido ou de quaisquer outras medidas financeiras apresentadas nas nossas demonstrações financeiras. Tampouco devem ser interpretados como medidas absolutas da nossa liquidez ou solvência, uma vez que refletem relações entre contas contábeis em determinadas datas-base e podem não capturar integralmente variações relevantes na qualidade dos ativos, no perfil de vencimento das obrigações ou em compromissos financeiros não registrados nas demonstrações financeiras.

Importante ressaltar que esses indicadores apresentam limitações que podem restringir sua utilização como medidas isoladas da nossa condição financeira, na medida em que não refletem, entre outros aspectos, (i) a efetiva disponibilidade de caixa livre para liquidação de obrigações; (ii) eventuais restrições contratuais ao uso de recursos financeiros; (iii) obrigações contingentes ou compromissos futuros não registrados contabilmente; e (iv) diferenças de metodologia de cálculo adotadas por outras companhias, o que pode limitar sua comparabilidade. Dessa forma, tais indicadores devem ser analisados conjuntamente com as demais informações constantes das nossas demonstrações financeiras e notas explicativas.

2.6 Eventos subsequentes as DFs

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

As demonstrações financeiras consolidadas da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 foram autorizadas pelo Conselho de Administração da Companhia e emitidas em 27 de março de 2026 e serão submetidas à apreciação dos acionistas da Companhia na Assembleia Geral Ordinária de 2025 da Companhia.

Foram verificados os seguintes eventos subsequentes:

Após 31 de dezembro de 2025, a Companhia avançou nas etapas previstas no Plano de Reestruturação conduzido no âmbito do Chapter 11, com os seguintes eventos relevantes:

Em 6 de janeiro de 2026, foi homologada a oferta pública destinada à capitalização obrigatória das Senior Notes 1L e 2L, etapa central do Plano. Esta operação envolveu a conversão dos créditos detidos pelos Investidores em capital da Companhia, resultando em aumento de capital de R\$7,4 bilhões.

Em 12 de janeiro de 2026 a totalidade das ações preferenciais foi convertida em ações ordinárias, na razão de 75 ações ordinárias para cada ação preferencial, passando o capital social a ser representado exclusivamente por ações ordinárias.

Em 14 de janeiro de 2026, foi homologado o aumento de capital de R\$1,2 bilhão decorrente do exercício dos bônus de subscrição distribuídos gratuitamente na oferta mencionada acima. Esse exercício ampliou a base de capital e ajustou a estrutura acionária para refletir as condições acordadas com os credores no Plano.

Em 19 de janeiro de 2026, foi concluída a conversão obrigatória das debêntures conversíveis, conforme deliberado pelos debenturistas. Essa conversão resultou em aumento de capital de R\$1,0 bilhão.

De 23 de janeiro a 6 de fevereiro de 2026, a Companhia lançou, precificou e concluiu a oferta privada de títulos de dívida seniores ("Exit Financing"), captando US\$1,4 bilhão. Os recursos foram integralmente utilizados para liquidar o financiamento DIP e prover liquidez para a execução final do Plano.

Em 11 de fevereiro de 2026, o Tribunal do CADE aprovou o investimento da United Airlines, no montante de US\$ 100 milhões, viabilizando a participação da investidora na oferta pública de novos recursos ("Equity Rights Offering – ERO").

Em 18 de fevereiro de 2026, foi concluído o Procedimento de Alocação da ERO, resultando em aumento de capital de R\$5,0 bilhões, destinado tanto à entrada de novos recursos quanto à capitalização facultativa do financiamento DIP. A Companhia aprovou e concluiu o grupamento de ações na proporção de 75 ações para 1, sem alteração do capital social, de forma que todas as quantidades de ações informadas após essa data já refletem os efeitos do grupamento.

A Companhia celebrou aditamentos a acordos de investimento com American Airlines e United Airlines, prevendo aportes adicionais de até US\$200 milhões, além de US\$100 milhões de determinados credores existentes. Foram ainda celebrados instrumentos de bônus de subscrição adicionais que, se exercidos, poderão gerar aportes complementares de até US\$25 milhões.

Em 19 de fevereiro de 2026, o Conselho de Administração aprovou a emissão de três séries de bônus de subscrição previstas no Plano, direcionadas à American Airlines, credores quirografários e à United Airlines e determinados credores. Se integralmente exercidos, poderão gerar diluição potencial de até 12,5% aos acionistas que não exercerem direito de preferência. Na mesma data, foram eleitos, sob condição suspensiva, os membros do Comitê Estratégico previsto no Plano, cuja atuação será voltada à supervisão da estratégia e implementação pós-reorganização.

Em 20 de fevereiro de 2026, a Companhia concluiu sua saída formal do processo de Chapter 11, após a verificação das condições previstas no Plano. A Azul emergiu com redução de dívidas financeiras e obrigações de arrendamento, melhora substancial da liquidez e alavancagem e estrutura de capital reorganizada. Na mesma data, o capital social consolidado passou a R\$21,8 bilhões.

2.7 Destinação de resultados

2.7. Destinação de resultados

	2025	2024	2023
a. Regras sobre retenção de lucros	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por propostos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências.		
a.i. Valores das retenções de lucros	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante os exercícios sociais de 2025, 2024 e 2023 foram apurados prejuízo.		
a.ii percentuais em relação aos lucros totais declarados	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023.		

2.7 Destinação de resultados

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 aos exercícios sociais de 2025, 2024 e 2023, tendo em vista a apuração de prejuízos.
b. Periodicidade das distribuições de dividendos	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.

2.7 Destinação de resultados

c. Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.¹
d. Se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informar órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado	Não possuímos política de destinação de resultados formalmente aprovada.

2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs

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

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

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

A Companhia não possui.

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

A Companhia não possui contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais dos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, ou em suas notas explicativas.

iii. contratos de construção não terminada

A Companhia não possui *contratos de construção não terminada* que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais dos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, ou em suas notas explicativas.

iv. contratos de recebimentos futuros de financiamentos

A Companhia não possui contratos de recebimentos futuros de financiamentos que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais dos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, 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 dos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, ou em suas notas explicativas.

2.9 Comentários sobre itens não evidenciados

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

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023.

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 2025, 2024 e 2023.

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 2025, 2024 e 2023.

2.10 Planos de negócios

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

a. Investimentos, incluindo:

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

A Companhia possuía pedidos firmes para aquisição de 61 aeronaves, sendo 52 diretamente de fabricantes e 9 com arrendadores em 31 de dezembro de 2025; 110 aeronaves, sendo 94 diretamente de fabricantes e 16 com arrendadores em 31 de dezembro de 2024 e; 127 aeronaves, sendo 96 diretamente de fabricantes e 31 com arrendadores em 31 de dezembro de 2023.

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

31 de dezembro	2025	2024	2023
Até um ano	3.052.800	0	916.053
Mais de um ano	5.140.006	10.389.026	10.641.993
Mais de cinco anos	4.339.400	10.064.128	4.889.906
Total	12.532.206	20.453.154	16.447.952

ii. fontes de financiamento dos investimentos

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

Nossas fontes de financiamento para aeronaves e outros projetos são contratadas junto a instituições de fomentos tais como BNDES, SACE, COFACE, FINEP ou contratadas diretamente com bancos locais e estrangeiros. Além disso, também podemos optar por captar recursos para financiar nossos investimentos através de emissões de debêntures e notas promissórias no mercado, contratos de financiamento contratados com bancos ou utilizar o caixa da empresa para esta finalidade. Em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023 tínhamos R\$12.532,2 milhões, R\$21.250,5 milhões e R\$14.043,1 milhões, respectivamente, em dívidas de aeronave.

iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

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

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

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

c. Novos produtos e serviços, indicando:

i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas;

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

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

Não aplicável.

iii. Projetos em desenvolvimento já divulgados; e,

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

2.10 Planos de negócios

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.

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

A emissão de carbono é uma preocupação constante para nosso setor. Em maio de 2021, anunciamos nosso compromisso de reduzir, de forma significativa, as emissões de carbono até 2045. Para atingir este objetivo, estamos implementando algumas iniciativas focadas na operação ecoeficiente através da frota mais jovem e mais eficiente no consumo de combustível do país, alinhada com iniciativas de responsabilidade social robustas e com um plano de transformação da frota. Essa meta de longo prazo demonstra o nosso alinhamento com o Acordo de Paris, e reforça o nosso objetivo de impulsionar uma ação climática mensurável e impactante.

Os novos modelos de aeronaves e processos operacionais eficazes contribuem para a diminuição no consumo de combustível por passageiro. Entendemos que o 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. Para mais informações sobre as nossas práticas ambientais e de sustentabilidade, vide o Item 1.6 deste Formulário de Referência.

2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

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

Encerramento do processo de Chapter 11

Em outubro de 2025, o Plano de Negócios da Companhia projetava que, ao final do processo de *Chapter 11*, a Azul emergiria como uma empresa significativamente mais saudável, com redução substancial do endividamento, menores passivos e pagamentos de arrendamento de aeronaves, além de alavancagem líquida estimada em aproximadamente 2,5x na saída do processo. Também se indicava, à época, que algumas negociações permaneciam em andamento com determinados fabricantes de aeronaves e motores (OEMs) e arrendadores, com a expectativa de conclusão nas semanas seguintes.

Em 20 de fevereiro de 2026, a Companhia informou aos seus acionistas e ao mercado em geral por meio da publicação de fato relevante oficialmente ter concluído com sucesso sua reestruturação financeira voluntária e ter saído do processo de *Chapter 11*, após menos de nove meses desde o início da recuperação.

Com a consumação do Plano, a Azul alcançou uma transformação abrangente de seu balanço, incluindo:

- recebimento de US\$ 850 milhões em novos investimentos em ações, além de aportes estratégicos da United Airlines e compromisso incremental da American Airlines;
- conclusão bem-sucedida da emissão de títulos de saída, captando aproximadamente US\$ 1,375 bilhão;
- redução de aproximadamente US\$ 2,5 bilhões em dívidas financeiras e obrigações de arrendamento;
- queda superior a 50% nos juros anuais relacionados a empréstimos e financiamentos;
- redução de 36% na dívida de arrendamento de aeronaves e corte de cerca de um terço dos custos de leasing — sem redução da capacidade operacional; e
- alcance de alavancagem líquida proforma inferior a 2,5x, exatamente dentro da meta prevista no Plano de Negócios.

Com isso, a Companhia emergiu do *Chapter 11* com liquidez reforçada, menor alavancagem e um balanço expressivamente mais robusto, posicionada para uma trajetória sustentável de longo prazo. As negociações com OEMs, arrendadores e demais parceiros foram concluídas de forma bem-sucedida, permitindo ajustes estruturais essenciais ao fortalecimento operacional.

3.1 Projeções divulgadas e premissas

3.1 Projeções divulgadas e premissas

A Companhia ressalta que as informações sobre perspectivas de negócios, projeções e metas financeiras são meras previsões, baseadas nas expectativas atuais da administração, as quais dependem das condições do mercado em geral, do cenário econômico brasileiro e do setor em que a Companhia atua. Eventuais mudanças na percepção ou nos fatores descritos acima podem fazer com que os resultados efetivos sejam diferentes daqueles previstos nas estimativas aqui apresentadas, sendo que a Companhia poderá revisá-las para patamares superiores ou inferiores, de acordo com as novas expectativas.

a. objeto da projeção

- Economias Recorrentes Decorrentes da Reestruturação:

A Companhia estima que, a partir de 2026, alcançará reduções expressivas e permanentes em suas despesas financeiras e de arrendamento, como resultado direto das renegociações concluídas durante o processo de *Chapter 11*.

Redução das Despesas com Juros: A Azul projeta uma redução superior a 50% em suas despesas anuais com juros, quando comparadas às estimativas anteriores ao processo de *Chapter 11*. Essa redução reflete uma estrutura de capital aprimorada, com menor custo financeiro e maior previsibilidade.

Redução das Despesas de Arrendamento: A Companhia espera uma redução de aproximadamente um terço em suas despesas recorrentes de arrendamento de aeronaves em 2026, decorrente da otimização da frota e da revisão de contratos de leasing.

Somadas, essas iniciativas representam uma economia anual recorrente estimada de aproximadamente R\$2,2 bilhões, reforçando o perfil de geração de caixa da Companhia e contribuindo para sua trajetória de desalavancagem no longo prazo.

- Perspectiva de Capacidade para 2026:

Em linha com o plano de negócios aprovado durante o nosso processo de reestruturação, a Azul está adotando uma abordagem disciplinada para o crescimento de capacidade, com o objetivo de maximizar a rentabilidade e a geração de caixa. Para o 2T26, esperamos atualmente uma redução de 1% na capacidade doméstica em relação ao ano anterior. Esse ajuste reflete nosso foco contínuo em eficiência operacional, proteção de margens e alocação responsável de recursos.

- Metas Estratégicas:

Desalavancagem: atingir uma relação Dívida Líquida / EBITDA inferior a 1,5x até 2029, consolidando o processo de redução do endividamento e fortalecimento da estrutura de capital iniciado com a conclusão da reestruturação da Companhia.

Criação de Valor: alcançar um Valor de Mercado 150% superior ao atual até 2029, por meio da combinação de crescimento operacional sustentável, expansão do EBITDA, disciplina na alocação de capital e desalavancagem progressiva.

b. período projetado e o prazo de validade da projeção

- Para Despesas com Juros e de Arrendamento: projeções válidas a partir de 2026, refletindo as reduções decorrentes da reestruturação concluída.
- Para Capacidade: projeção estimada para o segundo trimestre de 2026 (2T26), com expectativa de redução de 1% na capacidade doméstica em relação ao ano anterior.
- Metas Estratégicas: as metas estratégicas são de um horizonte até 2029.

3.1 Projeções divulgadas e premissas

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

As projeções consideram as seguintes premissas:

- (i) implementação efetiva das reduções de despesas financeiras e de arrendamento decorrentes das renegociações concluídas durante o processo de *Chapter 11*;
- (ii) adoção de uma abordagem disciplinada de capacidade, alinhada ao plano de negócios;
- (iii) manutenção do foco em eficiência operacional, proteção de margens e alocação estratégica de recursos;
- (iv) continuidade da estratégia de fortalecimento da estrutura de capital e sustentabilidade financeira de longo prazo;
- (v) execução das iniciativas internas que suportam a geração de economias recorrentes.
- (vi) manutenção das tendências atuais observadas no ambiente de demanda associadas à manutenção de uma estrutura de custos mais eficiente e a um cenário de capacidade disciplinada no setor;
- (vii) estabilidade relativa do cenário econômico, incluindo fatores como demanda por transporte aéreo, câmbio, custos regulatórios e demais condições macroeconômicas que possam afetar o desempenho operacional;
- (viii) ausência de alterações adversas relevantes em regulamentações aplicáveis ao setor aéreo;
- (ix) inexistência de eventos imprevistos que gerem impactos materiais sobre o setor ou sobre a operação da Companhia.

As metas estratégicas constituem objetivos estratégicos de médio prazo, baseiam-se nas estimativas e expectativas da administração na presente data e não representam garantia de desempenho futuro.

d. valores dos indicadores que são objeto da previsão

- Redução superior a 50% nas despesas anuais com juros e redução de aproximadamente um terço nas despesas recorrentes de arrendamento de aeronaves. Somadas, essas iniciativas representam uma economia anual recorrente estimada em aproximadamente R\$ 2,2 bilhões.
- Redução projetada de 1% na capacidade doméstica no 2T26.
- As metas estratégicas refletem o alinhamento entre as prioridades estratégicas aprovadas pela administração, os objetivos corporativos e a estrutura de incentivos da administração, reforçando o compromisso da Companhia com a disciplina financeira e a geração de valor para os acionistas.

3.2 Acompanhamento das projeções

3.2 - Acompanhamento das projeções

a. **informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário**

Não aplicável.

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**

Não aplicável.

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**

Não aplicável.

4.1 Descrição dos fatores de risco

4.1 - Descrição - Fatores de risco

Os riscos descritos abaixo são aqueles que consideramos relevantes para nossos negócios e para um investimento em nossos valores mobiliários. Em geral, o investimento em valores mobiliários de emissores de países de mercados emergentes, como o Brasil, envolve riscos diferentes dos riscos associados ao investimento em valores mobiliários de empresas dos Estados Unidos e de empresas localizadas em outros países com mercados de capitais mais desenvolvidos. Os riscos descritos abaixo devem ser cuidadosamente considerados. Qualquer um dos riscos descritos abaixo podem nos afetar de forma significativa e adversa. Outros riscos que atualmente consideramos imateriais ou que atualmente não são conhecidos por nós também podem nos afetar negativamente.

Na medida em que as informações se referem a, ou são obtidas de fontes relacionadas ao governo brasileiro ou a dados macroeconômicos brasileiros, dados do setor ou de terceiros, as informações a seguir foram extraídas de publicações oficiais do governo brasileiro ou de outras fontes confiáveis de terceiros e não foram verificadas de forma independente por nós.

Para os fins deste item “4.1. 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 a Companhia, ou expressões similares, significa que tal risco, incerteza ou problema poderá ou poderia causar efeito adverso relevante nos negócios, situação financeira, reputação, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros da Companhia e das suas controladas, direta ou indiretamente, coligadas e controlada em comum, bem como no preço, liquidez e volume de negociação dos valores mobiliários de emissão da Companhia. Expressões similares incluídas neste item “4.1. Fatores de Risco” devem ser compreendidas nesse contexto.

Não obstante a subdivisão deste item “4.1. Fatores de Risco”, determinados fatores de risco que estejam em um subitem podem também se aplicar a outros subitens. Por fim, os riscos encontram-se apresentados em ordem decrescente de relevância dentro de cada um dos subitens abaixo.

a) Emissor:

Estamos sujeitos aos riscos e incertezas associados às premissas e análises por nós desenvolvidas no decorrer do processo de Chapter 11, que estão sujeitas a erro.

O processo de reorganização judicial voluntária nos termos do *Chapter 11* do U.S. Bankruptcy Code (“*Chapter 11*”), concluído em 20 de fevereiro de 2026, afetou a nossa estrutura de capital e a propriedade, a estrutura e a operação dos nossos negócios. Os resultados do *Chapter 11* refletem premissas e análises baseadas em nossa experiência e percepção de tendências históricas, condições atuais e desenvolvimentos futuros esperados, bem como outros fatores que consideramos apropriados. A consistência entre os resultados e desenvolvimentos futuros e nossas expectativas e premissas depende de diversos fatores, incluindo: (i) os fatores descritos ao longo deste item 4.1; (ii) nossa capacidade de obter liquidez adequada e acesso a fontes de financiamento; (iii) nossa capacidade de manter a confiança dos clientes na viabilidade de nosso negócio; (iv) nossa capacidade de reter funcionários-chave; e (v) a solidez e a estabilidade geral das condições macroeconômicas, incluindo fatores que impactam os preços de combustíveis, como tensões e conflitos geopolíticos descritos neste item 4.1. Como consequência, nossas operações e nossa capacidade de desenvolver e executar nosso plano de negócios, assim como nossa continuidade operacional, estão sujeitas a riscos e incertezas significativas.

O processo de *Chapter 11* baseou-se em projeções financeiras especulativas. As premissas e estimativas que serviram de base para essas projeções financeiras estão sujeitas a erro. No nosso caso, as projeções são ainda mais especulativas em razão das diversas incertezas que enfrentamos, relacionadas, entre outros fatores, a condições macroeconômicas. Consequentemente, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais reais podem diferir, de forma significativa, do que foi antecipado. Essas projeções financeiras não foram auditadas nem revisadas por nossos auditores independentes e não devem ser consideradas como indicadores de resultados futuros.

Após a conclusão do nosso processo de *Chapter 11*, continuamos enfrentando diversos riscos, incluindo condições macroeconômicas desafiadoras e circunstâncias geopolíticas adversas. Assim, o processo de *Chapter 11* pode não atingir todos os nossos objetivos declarados nem permitir a implementação integral de nossa estratégia. Além disso, podemos ter a necessidade de captar recursos adicionais por meio de dívida ou capital próprio, público ou privado, ou outros meios para financiar os negócios do grupo após a saída do *Chapter 11*. Nosso acesso a financiamentos adicionais é limitado e, portanto, recursos adequados podem não estar disponíveis quando necessários ou em termos favoráveis, o que pode afetar adversamente a nossa estrutura de capital e nossos resultados.

Adicionalmente, o processo de *Chapter 11* pode afetar negativamente nossos relacionamentos

4.1 Descrição dos fatores de risco

comerciais e nossa capacidade de negociar termos favoráveis com importantes partes interessadas e contrapartes, incluindo potenciais fontes de financiamento. A percepção pública sobre a continuidade e viabilidade de nossos negócios pode afetar negativamente nossos relacionamentos com clientes e sua fidelidade à Companhia. Tensões nesses relacionamentos podem nos afetar de forma material e adversa. Em particular, fornecedores críticos, processadores e adquirentes de cartões de crédito e débito, bancos, agências de crédito à exportação, provedores de cartas de crédito, garantias (*surety bonds*) ou instrumentos semelhantes, fornecedores, arrendadores e clientes podem decidir não manter relações comerciais conosco em razão do nosso processo de *Chapter 11*.

Portanto, os resultados ou desenvolvimentos contemplados no processo de *Chapter 11* podem não ocorrer ou, mesmo que ocorram, podem não ter os efeitos previstos nos nossos negócios ou nas nossas operações. O insucesso de tais resultados ou desenvolvimentos pode nos afetar de forma material e adversa.

Após nossa saída do processo de Chapter 11 e a adoção de novos mecanismos de governança, incluindo a criação do Comitê Estratégico, nossa estrutura de governança corporativa e nossos processos de tomada de decisão foram significativamente alterados, o que pode afetar nossa estratégia, nosso plano de negócios e nossas operações futuras.

Após nossa saída do processo de *Chapter 11*, nossa estrutura de governança corporativa e nossos processos de tomada de decisão foram significativamente modificados. Como parte dos mecanismos de governança adotados em conexão com o processo de *Chapter 11*, nosso estatuto social estabeleceu um Comitê Estratégico estatutário, autônomo e independente, com autoridade definida sobre matérias estratégicas relevantes. Nossa nova estrutura de governança introduz uma alocação diferente de autoridade entre nossos acionistas, o Conselho de Administração e o Comitê Estratégico. Essas mudanças de governança podem resultar em alterações de perspectivas quanto às prioridades estratégicas, alocação de capital, iniciativas de crescimento, tolerância a riscos e outros temas críticos para nossos negócios.

Em particular, o Comitê Estratégico possui autoridade exclusiva para aprovar, entre outros assuntos, nossos orçamentos anuais operacionais e de capital, planos de negócios, determinados níveis de endividamento e despesas de capital, aquisições e arrendamentos de aeronaves acima de determinados limites, parcerias estratégicas e outras transações relevantes, além de desempenhar papel central na indicação de diretores e executivos.

Como resultado dessas mudanças, decisões que afetam nossa estratégia e operações podem ser tomadas por meio de processos e por órgãos significativamente diferentes daqueles existentes antes de nossa saída do processo de *Chapter 11*. Dessa forma, nossa estratégia, políticas e planos futuros poderão diferir de maneira relevante daqueles adotados no passado, e não há garantia de que as decisões tomadas sob essa nova estrutura de governança serão bem-sucedidas ou estarão alinhadas com as expectativas de todas as partes interessadas.

Nossas informações financeiras históricas podem não ser indicativas de nosso desempenho financeiro futuro.

Nossa estrutura de capital foi significativamente alterada durante o processo de *Chapter 11*, com diluição substancial dos acionistas existentes e com determinados credores passando a deter participação acionária significativa.

Nossa condição financeira e nossos resultados operacionais após nossa saída do *Chapter 11* podem não ser comparáveis à condição financeira e aos resultados operacionais refletidos em nossas demonstrações financeiras históricas.

Em conexão com a nossa saída do *Chapter 11*, outras despesas relacionadas à reestruturação podem ser identificadas e reconhecidas em períodos futuros. Tais despesas podem ser materiais às nossas condições financeiras, aos resultados das operações, à liquidez e ao fluxo de caixa e podem ter um impacto material adverso no resultado das nossas operações.

Podemos estar sujeitos a demandas que não sejam extintas após a saída do Chapter 11, ou que devam ser integralmente pagas nos termos do plano de reorganização sob o Chapter 11 ("Plano"), o que poderá ter um efeito adverso relevante sobre nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

O *U.S. Bankruptcy Code* estabelece que a confirmação de um plano de reorganização sob o *Chapter 11* extingue substancialmente todas as dívidas do devedor surgidas antes da confirmação. Com poucas exceções, todas as reivindicações surgidas antes da confirmação do Plano: (i) estariam sujeitas a acordo e/ou tratamento nos termos do Plano e (ii) seriam extintas de acordo com o *U.S. Bankruptcy Code* e os termos do Plano. Quaisquer reivindicações que não sejam definitivamente extintas por meio do processo

4.1 Descrição dos fatores de risco

de *Chapter 11* ou que não sejam afetadas pelo Plano poderão ser apresentadas contra nós e poderão ter um efeito adverso nos nossos negócios, na nossa condição financeira e nos nossos resultados operacionais após a reorganização.

O processo de Chapter 11 consumiu uma parcela substancial do tempo e da atenção de nossa administração, o que pode ter um efeito adverso sobre nossos negócios e resultados operacionais, e podemos enfrentar níveis maiores de rotatividade de empregados.

Nossa administração dedicou uma quantidade significativa de tempo e esforço ao nosso processo de *Chapter 11*. Esse desvio de atenção pode ter um efeito adverso relevante na condução de nossos negócios e, consequentemente, em nossa condição financeira e em nossos resultados operacionais. Durante o processo de *Chapter 11*, nossos empregados enfrentaram considerável distração e incerteza, e experimentamos, e poderemos continuar a experimentar, níveis mais elevados de rotatividade de empregados.

A perda de pessoal-chave ou a deterioração significativa da moral dos empregados pode ter um efeito adverso relevante sobre nossa capacidade de atender às expectativas dos clientes, afetando negativamente nossos negócios e resultados operacionais. A incapacidade de reter ou atrair membros de nossa equipe de administração e outros profissionais-chave pode prejudicar nossa capacidade de executar nossa estratégia e implementar iniciativas operacionais, o que poderá ter um efeito adverso relevante sobre nossa condição financeira e nossos resultados operacionais. Da mesma forma, poderemos enfrentar perdas de fornecedores e outros parceiros comerciais que possam estar preocupados com nossa viabilidade de longo prazo.

Temos níveis significativos de endividamento e outras obrigações financeiras e a liquidez insuficiente pode afetar material e adversamente nossa condição financeira e nossos negócios.

Temos um volume significativo de endividamento e outras obrigações financeiras, incluindo contratos de arrendamento de aeronaves, financiamentos de dívidas e outras obrigações materiais em caixa. Condições extraordinárias de mercado e outros fatores que afetam o setor aéreo impactaram negativamente nossa liquidez e estrutura de capital, incluindo os efeitos da pandemia do COVID-19, flutuações significativas nas taxas de câmbio, inflação global, interrupções de OEMs, os efeitos de litígios com clientes e o fechamento temporário do aeroporto de Porto Alegre devido às enchentes, um dos nossos aeroportos estratégicos. Esses e outros fatores nos levaram a implementar o nosso processo de *Chapter 11*. Após nossa saída do processo de *Chapter 11* e a conclusão das transações negociadas no âmbito dessa reorganização para tratar de nossa estrutura de capital e de nossas necessidades de liquidez, nossa liquidez permanece sujeita aos riscos descritos neste item e pode continuar a ser adversamente afetada por eles. Para mais informações consulte os riscos *"Estamos sujeitos aos riscos e incertezas associados às premissas e análises por nós desenvolvidas no decorrer do processo de Chapter 11, que estão sujeitas a erro"*, *"Podemos estar sujeitos a demandas que não sejam extintas após a saída do Chapter 11, ou que devam ser integralmente pagas nos termos do plano de reorganização sob o Chapter 11 ("Plano")"*, o que poderá ter um efeito adverso relevante sobre nossa condição financeira e nossos resultados operacionais" e *"Somos particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas, de forma que determinadas condições econômicas negativas contínuas podem nos afetar negativamente, bem como afetar a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis"*.

Se nossa liquidez for significativamente reduzida e não formos capazes de levantar fundos como e quando necessário, podemos não ser capazes de cumprir nossas obrigações de arrendamento e dívida ou cumprir as cláusulas operacionais e financeiras de nosso financiamento e outros contratos. Para mais informações consulte o risco *"As obrigações e restrições em nossos contratos de financiamento, incluindo covenants positivos afirmativos e negativos, em nossos contratos de financiamento nos impõem restrições operacionais e financeiras significativas, o que limita nossa flexibilidade para responder às mudanças nas condições econômicas e de negócios, concluir certas determinadas transações e aproveitar as oportunidades de negócios. O não cumprimento descumprimento dos termos de nossa dívida e de outras obrigações pode resultar no vencimento antecipado da dívida, e na execução de garantias e em outros efeitos adversos relevantes sobre nós"*.

Nosso nível substancial de endividamento, classificação de crédito sem grau de investimento, bem como as condições de mercado e a disponibilidade de ativos desonerados para servir como garantia para empréstimos ou outras dívidas, podem prejudicar nossa capacidade de levantar capital adicional em termos aceitáveis, caso seja necessário para atender aos requisitos de liquidez. Nossa capacidade de levantar capital adicional para atender às nossas necessidades de liquidez em termos aceitáveis, ou de qualquer forma, pode ser ainda mais desafiada pelos efeitos da volatilidade da taxa de câmbio, alta inflação, problemas na cadeia de suprimentos, desastres naturais, eventos e tensões geopolíticas e outros fatores que influenciam a economia global em geral e sobre nós e o setor de transporte aéreo especificamente, podem dificultar a obtenção de capital adicional, se necessário, para atender às nossas necessidades de liquidez em termos aceitáveis, ou de qualquer forma.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Não podemos garantir que nossas iniciativas de preservação de caixa e redução de custos serão suficientes para manter liquidez suficiente. Se formos obrigados a buscar liquidez adicional de curto prazo ou financiamento de longo prazo, não há garantia de que tal financiamento estará disponível ou, se disponível, que seus termos serão aceitáveis.

Além disso, as flutuações nas taxas de juros e nas condições de mercado, particularmente relacionadas à dívida de taxa flutuante, podem pressionar ainda mais nossa posição financeira.

As deficiências na infraestrutura brasileira, especialmente em portos e aeroportos, incluindo nosso principal Hub em Campinas, podem nos afetar adversamente.

Oferecemos produtos e serviços que dependem do desempenho e da confiabilidade da infraestrutura no Brasil e no exterior. Historicamente, o investimento público na construção e no desenvolvimento de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias tem sido relativamente baixo, o que afeta a demanda por turismo doméstico e, também, pode afetar nossa capacidade de realizar nossas operações, limitando nossos planos de expansão, causando atrasos e aumentando os custos operacionais. Por exemplo, em 2007, o Brasil passou por uma crise significativa em seu sistema de controle de tráfego aéreo, o que afetou negativamente as viagens aéreas e o setor de turismo como um todo. A insuficiência de investimentos públicos e/ou privados na expansão da infraestrutura brasileira, principalmente em aeroportos, portos e outros centros de viagens, pode levar a uma redução nas vendas ou a taxas de crescimento menores do que as esperadas, o que pode afetar negativamente a Companhia e as perspectivas de crescimento.

Particularmente, a falta ou insuficiência de investimentos na manutenção de nosso principal Hub em Campinas poderia afetar a atividade geral e a operação do aeroporto, o que nos afetaria negativamente. Em 2018, a Aeroportos Brasil, que detém a concessão para a operação do aeroporto de Viracopos, entrou com pedido de recuperação judicial devido ao descumprimento de suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal. Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de reestruturação da dívida da Aeroportos Brasil, que envolve devolver a concessão do aeroporto de Viracopos à ANAC para iniciar um processo de relicitação da concessão para um novo operador. Em 18 de fevereiro de 2020, o juízo da recuperação judicial aprovou o plano de recuperação judicial. Em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil protocolou na ANAC o pedido de relicitação do aeroporto de Viracopos, em conformidade com o plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o governo brasileiro promulgou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando o processo de relicitação do aeroporto de Viracopos. Em 14 de junho de 2022, a Resolução CPPI 232 prorrogou o prazo para conclusão do processo de licenciamento do aeroporto de Viracopos para 16 de julho de 2024 e para o leilão. Em 12 de julho de 2022, a Resolução CPPI 243 revogou o segundo artigo da Resolução CPPI anterior, mas o prazo para conclusão do processo de licenciamento do aeroporto de Viracopos não foi alterado.

Em abril de 2021, o Grupo de Consultores em Aeroportos (GCA), um consórcio de várias empresas privadas e um potencial licitante no leilão, submeteu um estudo de viabilidade ao governo brasileiro para um novo processo de licitação para a concessão do aeroporto de Viracopos. A consulta pública sobre o estudo de viabilidade foi realizada em outubro de 2021. Após a aprovação do estudo de viabilidade pela ANAC, em 8 de março de 2022, ele foi enviado ao Tribunal de Contas da União. No início de 2022, o processo foi suspenso devido a discussões entre a concessionária e a ANAC sobre os ativos não depreciados a serem indenizados. Todavia, em 12 de dezembro de 2022 o ministro do Tribunal de Contas da União autorizou a retomada do processo. Apesar disso, em agosto de 2023, a Aeroportos Brasil solicitou formalmente ao governo federal que o processo de relicitação fosse encerrado, permitindo que ela permaneça no controle da concessão do terminal.

Em dezembro de 2023, o Ministério de Portos e Aeroportos solicitou ao TCU uma solução consensual, com o consequente cancelamento da relicitação e a continuidade da concessão conforme sinalizado pela operadora de Viracopos (Aeroportos Brasil). O pedido foi aceito pela presidência do TCU em março de 2024. No entanto, em outubro de 2024 o procedimento de solução consensual foi arquivado pelo tribunal, dada a impossibilidade de encontrar uma solução consensual para retomar a concessão original. Não houve acordo entre o governo e o operador aeroportuário sobre a compensação e os valores devidos pelas duas partes. Em seguida, foram retomadas as negociações para a relicitação do aeroporto de Viracopos, sendo o dia 2 de junho de 2025 o prazo final para a conclusão do processo de relicitação, sendo o contrato prorrogado apenas nas hipóteses previstas em lei, como a falta de interessados no processo de relicitação.

Na medida em que o contrato não seja prorrogado ou a relicitação não seja bem-sucedida, a falta de manutenção de nosso principal Hub em Campinas poderia afetar sua atividade geral e a operação do aeroporto, gerando deficiências na prestação dos nossos serviços. Estas deficiências e seus desdobramentos podem afetar adversamente nossos negócios.

4.1 Descrição dos fatores de risco

O descumprimento da LGPD ou de outras leis de privacidade promulgadas no Brasil e/ou em outras jurisdições pode afetar adversamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados.

Estamos sujeitos à legislação de proteção de dados pessoais, como o Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014) e a Lei 13.709/2018 ("Lei Geral de Proteção de Dados" ou "LGPD"). A LGPD estabeleceu um conjunto abrangente de princípios e obrigações que regem a proteção de dados e as relações contratuais em múltiplos setores da economia, sendo complementado pelos regulamentos relacionados, incluindo aqueles publicados pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados ("ANPD").

A LGPD entrou em vigor em 18 de setembro de 2020, após a edição da Medida Provisória 959/2020 pelo ex-presidente Jair Bolsonaro, nos termos do artigo 62, §12, da Constituição Federal. As sanções administrativas previstas na LGPD entraram em vigor em agosto de 2021. A LGPD estabelece um novo marco legal para o tratamento de dados pessoais, cobrindo direitos de titularidade dos dados pessoais, as bases legais para o tratamento de dados pessoais, requisitos de consentimento, obrigações para o tratamento de incidentes e vazamentos de segurança, regulamentações para transferências de dados nacionais e internacionais, e a autorização para criação da ANPD.

Desde a entrada em vigor das sanções da LGPD, o descumprimento por nós ou por qualquer uma de nossas subsidiárias pode resultar em ações judiciais movidas por parte dos titulares de dados pessoais, conforme previsto na LGPD, ou em ações judiciais ou extrajudiciais por parte de órgãos de defesa do consumidor. Além disso, nós e nossas subsidiárias podemos enfrentar sanções, de forma isolada ou cumulativa, ou podemos, isolada ou cumulativamente, estar sujeitos a (i) advertências com prazos para adoção de medidas corretivas, (ii) obrigações de divulgar incidentes, (iii) suspensão parcial das operações do banco de dados por até seis meses, renovável por igual período, até que esteja de acordo com a norma (em caso de reincidência); (iv) suspensão parcial das atividades de processamento de dados por até seis meses, renovável por igual período, até que esteja de acordo com a norma (em caso de reincidência); (v) bloqueio temporário ou exclusão de dados pessoais; (vi) proibição parcial ou total de atividades de processamento de dados; e (vii) multa de até 2% de nossas receitas no Brasil no ano fiscal anterior, excluindo impostos, limitado a R\$ 50.000.000,00 por infração. Também podemos ser responsabilizados por danos materiais, morais, individuais ou coletivos resultantes do nosso descumprimento das obrigações estabelecidas pela LGPD.

Falhas na proteção dos dados pessoais processados por nós, ou o descumprimento da legislação aplicável, podem resultar em multas significativas, na divulgação do incidente ao mercado, na obrigação de deletar os dados pessoais do banco de dados relevante, na suspensão do acesso aos nossos bancos de dados e na proibição de nossas atividades relacionadas ao processamento de dados comprometidos. Estes resultados podem afetar adversamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados. Dessa forma, a falha na proteção dos dados pessoais ou na implementação de medidas apropriadas de proteção de dados conforme a legislação aplicável pode nos sujeitar a custos adicionais. Estes custos podem incluir multas, indenizações, medidas de ajuste, perda de negócios, e sanções civis, o que pode afetar adversamente nossa reputação e nossos resultados.

Dependemos significativamente de sistemas automatizados e qualquer ataque cibernético, falha, invasão ou alteração nesses sistemas pode nos afetar adversamente.

Nossas operações dependem de sistemas automatizados, incluindo nosso sistema de vendas, sistema de reserva de assentos, sistema de gestão de frota e malha, sistema de telecomunicações e site. Falhas significativas ou repetidas de nossos sistemas podem impedir que nossos passageiros e agências de viagens acessem nossos produtos e serviços, potencialmente fazendo com que comprem passagens de outras companhias aéreas, afetando adversamente nossas receitas. Nosso site e sistema de venda de passagens devem lidar com um alto volume de tráfego e fornecer informações importantes sobre voos. O aumento do trabalho remoto desde o início da pandemia de COVID-19 aumentou os riscos de segurança cibernética. Falhas substanciais ou recorrentes no site, vendas de passagens, agendamento ou sistemas de telecomunicações (incluindo configurações incorretas, bugs e outras vulnerabilidades em software e hardware que suportam nossas operações) podem reduzir a atratividade de nossos serviços e fazer com que nossos clientes comprem passagens de outras companhias aéreas. Qualquer interrupção nesses sistemas ou em sua infraestrutura subjacente pode resultar em perda de dados, aumento de custos e danos gerais aos nossos negócios.

Essas interrupções podem incluir, mas não estão limitadas a, falhas de telecomunicações, incidentes de invasão de sistemas, vírus, conduta inadequada de funcionários, malware ou outros softwares maliciosos. Em particular, os ataques cibernéticos às empresas aumentaram em frequência, escopo e danos potenciais nos últimos anos.

Adicionalmente, a utilização de tecnologias novas ou em evolução, como a Inteligência Artificial (IA), apresenta questões jurídicas, sociais e éticas emergentes, bem como riscos e desafios. O uso de

4.1 Descrição dos fatores de risco

soluções de IA (incluindo IA generativa) por colaboradores ou terceiros pode resultar em consequências não intencionais, como a divulgação não autorizada de informações confidenciais, violação de propriedade intelectual ou a geração de conteúdo impreciso. Estamos expostos também ao risco de agentes mal-intencionados utilizarem IA para realizar atividades ilegais que envolvem o roubo e uso indevido de informações pessoais, informações confidenciais e propriedade intelectual, bem como para criar e disseminar notícias falsas e *deepfakes* (vídeos ou áudios falsificados de forma realista) ou ataques de engenharia social sofisticados contra nossa marca, clientes ou executivos, o que pode resultar em danos reputacionais significativos, perdas financeiras e responsabilidade legal, dada a incerteza dos marcos regulatórios aplicáveis a essas tecnologias.

Nós e nossos parceiros de negócios fomos alvo de ataques de segurança cibernética e violações de dados no passado, e estamos sujeitos ao risco de continuar a ser no futuro. Não podemos garantir que nossas respostas serão suficientes para prevenir ou mitigar os possíveis impactos adversos de tais incidentes, que podem ser materiais. Além disso, não podemos garantir que nosso programa e processos de gerenciamento de riscos de segurança cibernética, incluindo nossas políticas, controles ou procedimentos, sejam totalmente implementados, cumpridos ou eficazes na proteção de nossos sistemas e informações. Os indivíduos, sejam funcionários ou contratados, podem encontrar formas de contornar as medidas de segurança que temos em vigor. Além disso, podemos não ser capazes de antecipar novas técnicas usadas em ataques cibernéticos e invasões, ou implementar medidas preventivas adequadas.

Os custos associados a um grande ataque cibernético podem incluir custos altos para reter os clientes existentes, aumento das despesas com medidas de segurança cibernética, perda de receita devido a interrupções nos negócios, despesas com litígios e danos à nossa reputação. Além disso, à medida que os incidentes de segurança cibernética se tornam mais frequentes, graves e sofisticados, as despesas de implementação de medidas defensivas proativas podem aumentar. Se não conseguirmos impedir o roubo de informações valiosas ou proteger a privacidade dos dados confidenciais de clientes e funcionários contra violações de segurança de rede ou TI, isso poderá afetar nossa marca e prejudicar nossa reputação, o que pode afetar negativamente a confiança de clientes e investidores. Também podemos implementar certas mudanças em nossos sistemas que podem levar a falhas, redução de vendas, má gestão de nossa frota e da nossa malha ou interrupções de telecomunicações, o que nos afetaria negativamente.

Também estamos sujeitos à evolução das obrigações regulatórias globais de privacidade e segurança, incluindo obrigações de relatórios para incidentes significativos de segurança cibernética e aumento do foco do cliente em questões de privacidade e segurança de dados. Consulte "*O descumprimento da LGPD ou de outras leis de privacidade promulgadas no Brasil e/ou em outras jurisdições pode afetar negativamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados*". Um número significativo de incidentes recentes em matéria de privacidade e segurança de dados, incluindo os que envolveram outras grandes companhias aéreas, conduziu a consequências financeiras adversas substanciais para essas empresas. Se nossos sistemas de tecnologia forem comprometidos, resultando em perda, divulgação, apropriação indevida ou acesso às informações de clientes, funcionários ou parceiros de negócios, pode resultar em ações judiciais ou processos, responsabilidade, multas, danos, sanções ou outras penalidades regulatórias de acordo com as leis que protegem a privacidade das informações pessoais ou interrupção de nossas operações. Um número significativo de incidentes recentes em matéria de privacidade e segurança de dados, incluindo os que envolveram outras grandes companhias aéreas, resultou em consequências financeiras adversas muito substanciais para essas companhias.

Nos últimos anos, houve um aumento global de ameaças à segurança, incluindo, mas não se limitando a *phishing*, *malware*, campanhas de *ransomware* e exploração de vulnerabilidades na colaboração por vídeo, entre outras questões. Esperamos que essas ameaças à segurança aumentem ainda mais em frequência e magnitude, à medida que os hackers se tornam cada vez mais sofisticados no uso de técnicas e ferramentas que contornam os controles de segurança, evitam a detecção e até apagam evidências forenses. Além disso, o aumento do trabalho remoto, impulsionado pela pandemia de COVID-19 e a mudança contínua para modelos de trabalho híbridos ou remotos, pode amplificar os riscos de segurança cibernética devido a vulnerabilidades associadas a esses ambientes de trabalho.

Qualquer um desses eventos listados acima pode resultar em um efeito adverso relevante sobre nós.

Mudança em nossa classificação de risco emitida por agência de classificação de risco pode afetar adversamente nossa capacidade de conseguir financiamento, custo de endividamento e o preço dos nossos valores mobiliários.

As agências de classificação de crédito classificam nossos títulos com base em fatores que incluem resultados operacionais, ações tomadas por nós e nossas subsidiárias, sua visão das perspectivas gerais do setor aéreo e sua visão das condições econômicas mais amplas. As agências de classificação podem tomar medidas, incluindo (i) manter, atualizar ou rebaixar nossa classificação, ou (ii) nos colocar em uma lista de observação para possível rebaixamento futuro.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Nossa classificação de crédito foi: (i) rebaixada pela S&P para B (em março de 2020), para CCC+ (em março de 2021, reafirmada em fevereiro de 2023 com perspectiva negativa), elevada para B- (em julho de 2023 com perspectiva estável), rebaixada para CCC+ (em setembro de 2024 com perspectiva negativa), rebaixada para CC (em outubro de 2024 com perspectiva negativa), elevada para CCC+ (em janeiro de 2025 com perspectiva positiva), rebaixado para CCC- (em maio de 2025), e rebaixado para D (em maio de 2025); (ii) rebaixado pela Fitch para B (em março de 2020), para CCC+ (em março de 2021), para CCC- (em fevereiro de 2023), elevado para B- (em julho de 2023 com perspectiva estável, reafirmado em julho de 2024 com perspectiva negativa), rebaixado para CCC (em setembro de 2024), rebaixado para CC (em outubro de 2024), rebaixado para C (em dezembro de 2024), rebaixado para RD (em fevereiro de 2025), elevado para CCC (em fevereiro de 2025 com perspectiva positiva), rebaixado para CCC- (em maio de 2025), e rebaixado para D (em maio de 2025); (iii) rebaixado pela Moody's para B1 (em março de 2020), CCC+ (em março de 2021) e Caa2 (em fevereiro de 2023), atualizado para Caa1 (em julho de 2023 com perspectiva positiva) e rebaixado para Caa2 (em setembro de 2024 com perspectiva negativa), e rebaixado para Ca (em junho de 2025). Os rebaixamentos de nossos ratings foram baseados em vários fatores, incluindo riscos de liquidez e nosso balanço patrimonial atualmente altamente alavancado. Quaisquer rebaixamentos adicionais em nossas classificações de crédito ou percepções de mercado que atribuam maior risco às nossas classificações, ao setor aéreo ou a nós podem afetar adversamente nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais.

Nossa capacidade de acessar os mercados de capitais é parcialmente influenciada por nossos ratings de crédito. Qualquer rebaixamento na classificação de crédito de nossos títulos ou a colocação da Azul em uma lista de observação para possíveis rebaixamentos futuros poderia, entre outras coisas: (i) limitar nosso acesso aos mercados de capitais ou prejudicar nossa capacidade de garantir novos financiamentos em condições favoráveis, ou de forma alguma; (ii) levar a cláusulas mais restritivas nos acordos que regem os termos de qualquer endividamento futuro que possamos incorrer; (iii) aumentar nossos custos de financiamento; e (iv) afetar adversamente o preço de negociação e a liquidez de nossos títulos em circulação.

Não há garantia de que tais classificações ou perspectivas permanecerão inalteradas durante um período. As agências de classificação podem rebaixar, suspender ou retirar totalmente se determinarem que as circunstâncias justificam tais ações. Qualquer uma dessas mudanças pode ter um efeito adverso material sobre nós.

Nossas despesas com seguros podem aumentar significativamente em decorrência de eventos como ataques terroristas, guerras, acidentes aéreos, apreensões ou eventos semelhantes, o que nos afetará negativamente.

As companhias de seguros podem aumentar substancialmente os prêmios de seguro para as companhias aéreas e reduzir o escopo da cobertura de seguro disponível para as companhias aéreas para responsabilidade civil resultante de atos de terrorismo, guerras, acidentes com aeronaves, apreensões ou eventos semelhantes. Isso ocorreu, por exemplo, após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos.

Após esses ataques, os prêmios de seguro para riscos relacionados ao terrorismo aumentaram acentuadamente, levando o governo brasileiro a promulgar a Lei nº 10.744, de 9 de outubro de 2003. Essa legislação autorizou o governo brasileiro a assumir a responsabilidade civil por danos a terceiros, incluindo danos a bens ou pessoas físicas (passageiros ou não), causados por atos terroristas ou atos de guerra envolvendo aeronaves brasileiras operadas nacional ou internacional. No entanto, o governo brasileiro reserva-se o direito, a seu exclusivo critério, de suspender ou encerrar essa assunção de responsabilidade. Se isso ocorrer, as companhias aéreas brasileiras precisariam assumir a responsabilidade mais uma vez e garantir a cobertura do seguro independentemente do mercado.

Em caso de novos ataques terroristas, guerras, acidentes aéreos, apreensões ou retirada do governo brasileiro de sua assunção de responsabilidade, ou outros eventos que afetem a aviação civil no Brasil ou no exterior, as seguradoras podem reduzir ainda mais a cobertura ou aumentar os prêmios. Qualquer redução significativa na cobertura do seguro elevaria substancialmente nossa exposição à responsabilidade. Da mesma forma, aumentos significativos nos prêmios de seguro aumentariam nossas despesas operacionais, nos afetando adversamente.

De acordo com as práticas globais do setor, não fazemos seguro contra certos riscos comerciais, como interrupções de negócios, perda de lucro ou receita e perdas consequentes resultantes de avaria mecânica. Na medida em que os riscos não segurados se materializam, podemos ser afetados adversamente de forma material. Além disso, não há garantia de que nossa cobertura de seguro abordará todos os riscos potenciais associados às nossas operações e atividades. Se as perdas reais excederem a cobertura fornecida pelo nosso seguro, podemos ter que arcar com perdas substanciais, o que teria um impacto adverso sobre nós.

4.1 Descrição dos fatores de risco

A falha na implementação de nossa estratégia de crescimento pode nos afetar adversamente.

Nossa estratégia de crescimento e a consolidação de nossa liderança em termos de mercados que atendemos incluem, entre outros objetivos, aumentar o número de mercados que atendemos e aumentar a frequência dos nossos voos. O atingimento desses objetivos depende da obtenção de aprovações regulatórias para a operação de novas rotas e da obtenção de acesso adequado aos aeroportos necessários. Alguns aeroportos que atendemos ou que podemos querer atender no futuro estão sujeitos a restrições de capacidade e impõem direitos de pouso e restrições de slots durante determinados períodos do dia.

Exemplos incluem o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e o aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília. Não podemos garantir que seremos capazes de manter nossos direitos de pouso e slots atuais e obter um número suficiente de direitos de pouso e slots, portões e outras instalações nos aeroportos para suportar a nossa expansão planejada. Aeroportos que atualmente não estão sujeitos a restrições de capacidade ou outras restrições operacionais podem vir a implementar tais medidas no futuro. As companhias aéreas devem usar seus slots de forma regular e pontual, para evitar o risco de ter esses slots realocados para outras companhias aéreas. Se os direitos de pouso e os slots ou outros recursos do aeroporto não estiverem disponíveis ou sua disponibilidade for restrita de alguma forma, podemos precisar modificar nossos horários, alterar rotas ou reduzir a utilização da aeronave.

Alguns dos aeroportos para os quais voamos impõem várias restrições, incluindo limites nos níveis de ruído das aeronaves, limites no número médio de partidas diárias e toques de recolher no uso da pista. Não podemos garantir que os aeroportos nos quais não existem tais restrições não implementarão restrições no futuro ou que, quando tais restrições existirem, elas não se tornarão mais onerosas. Essas restrições podem limitar nossa capacidade de continuar a prestar ou aumentar os serviços nesses aeroportos, o que pode nos afetar negativamente.

Não podemos garantir que seremos bem-sucedidos na implementação de nossa estratégia de crescimento e na consolidação de nossa posição de liderança em termos de mercados atendidos. Qualquer fator que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas que sejam vitais para nossa estratégia de crescimento, incluindo nossa capacidade de manter nossos slots atuais e obter direitos de pouso e slots adicionais em determinados aeroportos, pode restringir nossas operações ou nossos planos de expansão, o que pode afetar adversamente a nós, nossos resultados financeiros e nossa estratégia de crescimento.

Nosso plano de negócios atual contempla a adição de aeronaves da Airbus e da Embraer para substituir aeronaves de gerações mais antigas e atender a mercados de alta densidade. Qualquer interrupção ou mudança nos cronogramas de entrega dos fabricantes de nossas novas aeronaves da Embraer e da Airbus pode afetar nossas operações. Tais atrasos podem limitar nossa capacidade de atingir a crescente demanda de passageiros, alcançar nossos planos de crescimento e maximizar nosso uso de aeronaves de nova geração, eficientes no uso de combustível, o que pode afetar adversamente nossos negócios e resultados financeiros.

A execução bem-sucedida de nossa estratégia depende, em parte, da manutenção de uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, o que nos torna especialmente vulneráveis a atrasos que podem nos afetar adversamente.

Manter uma alta taxa diária de utilização de aeronaves é essencial para a execução bem-sucedida de nossa estratégia. A alta utilização de aeronaves nos permite maximizar a quantidade de receita por aeronave e distribuir os custos fixos. Para isso, é necessário reduzir os tempos de resposta nos aeroportos e desenvolver horários que nos permitam voar mais horas por dia, em média. Nossa capacidade de manter as taxas de utilização de aeronaves pode ser afetada adversamente por fatores fora de nosso controle, como tráfego aéreo e congestionamento de aeroportos, interrupções nos serviços de controle de tráfego aéreo, condições climáticas adversas e atrasos de prestadores de serviços terceirizados, incluindo operações de abastecimento e assistência em terra. Esses atrasos podem resultar em uma interrupção em nosso desempenho operacional, resultando em taxas diárias de utilização de aeronaves reduzidas. Isso, por sua vez, pode levar à insatisfação do cliente devido a atrasos ou conexões perdidas, o que pode nos afetar adversamente.

Qualquer expansão de nossas atividades comerciais exigirá que incorramos em despesas adicionais e possíveis, e talvez não consigamos gerar lucro com essas novas atividades, o que pode nos afetar negativamente.

Pretendemos expandir nossas atividades comerciais por meio da introdução de novos produtos e serviços se acreditarmos que essa expansão aumentará nossa lucratividade ou fortalecer nossa posição de mercado. Como parte de nossa estratégia de crescimento, periodicamente adquirimos mais aeronaves,

4.1 Descrição dos fatores de risco

incluindo tipos diferentes de aeronaves que operamos atualmente ou que operamos no passado, e assumimos compromissos para aeronaves adicionais com base em expectativa de aumento tráfego, considerando os prazos significativos para fazer pedidos e receber esses ativos. Não podemos garantir que integraremos com sucesso essas novas aeronaves nas nossas operações e manter nossos níveis de desempenho operacional histórico.

À medida que os mercados internacional e doméstico se desenvolvem e se expandem no Brasil, nosso plano de expansão também pode incluir aquisições adicionais de negócios relacionados a serviços existentes, hangares de aeronaves e outros ativos que sejam complementares ao nosso negócio principal e possam nos ajudar a competir de forma mais eficiente. Na medida em que atuamos como consolidadores, podemos enfrentar desafios na integração dos negócios e operações das empresas adquiridas. Não há garantias de que teremos sucesso na execução destes planos, dado que eles dependem de diversos fatores, incluindo atrasos na obtenção de aprovações governamentais, custos de integração e renovação de frota acima do esperado, expectativas de sinergias não atendidas, aumento de custos e eficiência operacional reduzida podem nos afetar adversamente. Por outro lado, se não nos envolvermos em tais consolidações, nossos concorrentes poderão expandir sua escala, diversidade e solidez financeira, potencialmente ganhando uma vantagem competitiva sobre nós e prejudicando nossa capacidade de obter todos os benefícios de nossas próprias parcerias estratégicas. Atividades como essas podem exigir que incorramos em custos e despesas materiais, incluindo despesas de capital, aumento de pessoal, treinamento, publicidade, manutenção, custos de combustível e custos relacionados à supervisão gerencial de quaisquer atividades novas ou expandidas. Também podemos incorrer em despesas substanciais relacionadas à integração desses ativos e atividades em nossos negócios existentes e que podem exigir despesas auxiliares significativas para a integração e expansão de sistemas, modelagem financeira e precificação, monitoramento de tráfego e outras ferramentas de gerenciamento projetadas para ajudar a obter lucratividade com essas novas iniciativas.

Até que as novas iniciativas passem a gerar lucros, os custos e despesas associados e alterações no controle pelos administradores podem afetar nossos resultados e nossa condição financeira. Dado o cenário competitivo atual e esperado no setor aéreo em geral e, em particular, no Brasil, e outros fatores e condições de mercado, pode haver um atraso significativo antes que estas atividades novas ou existentes se tornem lucrativas. Em alguns casos, pode ser que nunca atinjamos a lucratividade, o que pode nos impactar adversamente.

Somos altamente dependentes de nossos três Hubs nos aeroportos de Viracopos, Confins e Recife para uma grande parte de nossos negócios e, como tal, uma interrupção significativa em qualquer um de nossos Hubs poderia nos afetar adversamente.

Nossos negócios dependem fortemente de nossas operações em nossos três Hubs nos aeroportos de Viracopos, Confins e Recife. Muitas de nossas rotas operam por meio desses Hubs, que respondem por uma grande parte de nossas chegadas e partidas diárias. Estamos suscetíveis a atrasos causados por fatores fora de nosso controle e que podem afetar um ou mais de nossos Hubs ou outros aeroportos em qualquer uma das regiões atendidas por nós. Por exemplo, em 2018, um incidente envolvendo uma aeronave da LATAM causou o fechamento de uma pista no aeroporto de Confins, um de nossos principais Hubs, por 21 horas, o que impactou negativamente nossas operações e nos obrigou a reacomodar nossos passageiros em novos voos. Devido a essa concentração geográfica de capacidade, talvez não consigamos reagir de forma tão rápida ou eficiente quanto nossos concorrentes a quaisquer atrasos, interrupções ou perturbações no serviço ou no combustível em um ou mais de nossos Hubs, o que poderia ter um impacto adverso relevante sobre nós.

Além disso, a ANAC concedeu concessões para a operação dos aeroportos de Viracopos e de Confins. Não temos controle sobre essas concessões e não podemos prever como as concessões atuais, quaisquer concessões futuras ou a rescisão de quaisquer concessões poderiam afetar esses aeroportos. Por exemplo, a Aeroportos Brasil, que detém uma concessão para a operação do aeroporto de Viracopos, entrou com pedido de recuperação judicial em 2018 por não ter cumprido suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal. Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de reestruturação da Aeroportos Brasil, que incluía a devolução da concessão de Viracopos à ANAC para a realização de uma nova licitação para um novo operador. Em 18 de fevereiro de 2020, o plano de recuperação judicial foi aprovado e em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil apresentou à ANAC o pedido de relicitação do aeroporto de Viracopos, em conformidade com o plano. Falhas na manutenção de nosso principal Hub em Campinas poderia afetar negativamente a prestação dos nossos serviços. Para mais informações, veja o fator de risco “*As deficiências na infraestrutura brasileira, especialmente portos e aeroportos, incluindo nosso principal Hub em Campinas, podem nos afetar adversamente*”.

Poderíamos ser afetados negativamente por despesas ou interrupções associadas à manutenção planejada ou não planejada de nossas aeronaves, bem como por qualquer incapacidade de obter peças de reposição a tempo.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Em 31 de dezembro de 2025, a Azul operava uma frota operacional de passageiros de 176 aeronaves e uma frota contratual de passageiros de 227 aeronaves, com uma idade média das aeronaves de 7,2 anos, excluindo as aeronaves Cessna.

Conforme nossa frota envelhece, ela irá exigir mais manutenção, e nossas despesas de manutenção e reparo para cada uma de nossas aeronaves serão incorridas aproximadamente nos mesmos intervalos. Caso não consigamos renovar nossa frota, nossas despesas de manutenção programada e não programada de aeronaves aumentarão como porcentagem de nossa receita nos próximos anos. Qualquer aumento significativo nas despesas de manutenção e reparo teria um efeito adverso relevante sobre nós.

Nossos negócios seriam significativamente prejudicados por paradas não planejadas ou suspensões de operações associadas à manutenção planejada ou não planejada devido a problemas mecânicos. Por exemplo, se for descoberto um problema de projeto ou um problema mecânico com os E-Jets da Embraer, ATRs ou aeronaves Airbus, isso faria com que nossas aeronaves ficassem paradas enquanto esse defeito ou problema mecânico estivesse sendo corrigido. Não podemos garantir que conseguiremos obter todas as aeronaves e peças para solucionar esse defeito ou problema mecânico, que obteremos essas peças em tempo hábil ou que conseguiremos solucionar esse defeito ou problema mecânico mesmo se obtivermos essas peças. Isso poderia resultar em uma suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves, possivelmente por um período prolongado, enquanto tentamos obter tais peças e resolver tal defeito ou problema mecânico, o que poderia ter um efeito material adverso sobre nós.

Dependemos de companhias aéreas parceiras para acordos de codeshare e de marketing de fidelidade, e a perda de um parceiro importante seja por falência, consolidação ou outro motivo pode nos afetar negativamente.

Nós nos envolvemos rotineiramente em análises e discussões sobre nossa própria posição estratégica, incluindo alianças, acordos de codeshare, investimentos, aquisições, acordos entre companhias aéreas e melhorias no programa de fidelidade. Nós podemos explorar discussões futuras com outras companhias aéreas sobre acordos semelhantes.

A Azul detém acordos de *codeshare* com várias companhias internacionais, incluindo a United, a TAP, a JetBlue, a Emirates, entre outras. Esses acordos permitem que determinados segmentos de voo operados por nós sejam ofertados e vendidos como voos da United, da TAP, da JetBlue ou de outras companhias que temos acordo de *codeshare*, e vice-versa. Além disso, esses acordos estabelecem que os membros do programa Azul Fidelidade podem acumular ou trocar pontos em voos da United ou da TAP, e vice-versa.

Geramos receita de voos vendidos sob acordos de *codeshare* e acreditamos que acordos de passageiros frequentes são uma parte importante de nosso programa Azul Fidelidade. A perda de um parceiro importante, seja por meio de falência, consolidação ou de outra forma poderia nos afetar negativamente. Também podemos ser afetados negativamente pelas ações de um de nossos parceiros importantes, como o descumprimento de obrigações materiais ou qualquer má conduta. Esses podem nos expor em possíveis passivos ou na má prestação de serviços, o que poderia prejudicar nossa marca.

Podemos ser afetados adversamente se a Azul Fidelidade perder parceiros comerciais ou se esses parceiros comerciais mudarem suas políticas em relação à concessão de benefícios a seus clientes, ou adotem decisões fora de nosso controle.

A Azul Fidelidade depende de parceiros comerciais chave para uma maioria significativa de seu faturamento bruto. Os nossos atuais parceiros comerciais incluem: (i) instituições financeiras como Caixa, Itaú, Livel (joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e Bradesco), Inter, Nubank, C6 Bank, BTG Pactual e Santander; (ii) varejistas como Via Varejo, Magazine Luiza, KMV e Satelital Brazil; e (iii) parceiros do setor de turismo como Accor, Airport Park e Assistcard.

Uma diminuição no volume de pontos vendidos a qualquer um dos parceiros significativos da Azul Fidelidade por qualquer motivo, seja devido a uma desaceleração temporária ou permanente nos seus negócios, condição financeira, redução da atividade, ou a sua decisão de adotar novas estratégias de fidelização para os seus respectivos clientes, poderia afetar adversamente o negócio da Azul Fidelidade e, consequentemente, o nosso negócio, resultados operacionais e situação financeira.

A maioria dos acordos com os parceiros comerciais da Azul Fidelidade são de curto prazo, e podem ser rescindidos ou renovados em termos diferentes quando expiram ou são renovados antes de expirarem. Além disso, alguns destes acordos podem ser rescindidos antecipadamente devido a incumprimentos por uma das partes. A rescisão ou a não renovação de acordos com parceiros de negócios da Azul Fidelidade pode ter um efeito adverso relevante nos negócios e resultados da Azul Fidelidade.

O sucesso da Azul Fidelidade também depende, em parte, de decisões ou ações dos nossos

4.1 Descrição dos fatores de risco

parceiros que estão fora do nosso controle. Muitos dos parceiros comerciais da Azul Fidelidade têm a capacidade de alterar as suas regras relativas ao acúmulo, transferência e resgate de pontos, bem como desenvolver as suas próprias plataformas para os clientes trocarem pontos por prêmios, incluindo passagens emitidas por outras companhias aéreas. Tais alterações podem reduzir a receita da Azul Fidelidade e a procura de pontos. Alterações nestas políticas podem (i) tornar a Azul Fidelidade menos atrativa ou eficiente para os clientes dos seus parceiros; e (ii) aumentar a concorrência no setor da fidelização, o que pode reduzir ainda mais a procura de pontos, aumentar a pressão sobre o preço médio dos pontos e prejudicar o negócio da Azul Fidelidade. Se o mercado dos programas de fidelidade não se expandir o suficiente para acomodar novos participantes, ou se a Azul Fidelidade não responder adequadamente às alterações do mercado ou às políticas dos nossos parceiros, o negócio da Azul Fidelidade pode ser afetado negativamente.

Adicionalmente, as instituições financeiras parceiras da Azul Fidelidade podem alterar os termos e condições do cartão de crédito dos seus clientes, incluindo encargos financeiros, anuidade e pagamentos mensais mínimos exigidos, de modo a manter a sua posição competitiva no mercado dos cartões de crédito ou para cumprir, entre outras coisas, orientações regulamentares, legislação relevante ou boas práticas comerciais. Alterações nos termos do cartão de crédito podem levar a um menor número de novas contas, redução dos gastos ou menor retenção de contas, o que pode diminuir o número de pontos acumulados e vendidos ou afetar a Azul Fidelidade, o que, por sua vez, pode afetar negativamente as receitas geradas por estas parcerias.

Não pode ser dada qualquer garantia de que os parceiros comerciais da Azul Fidelidade não tomarão medidas que afetem negativamente o sucesso da Azul Fidelidade.

Podemos não ser capazes de manter nossa cultura e reter e/ou contratar pessoal qualificado à medida que nossos negócios crescem, incluindo pilotos, o que pode ter um impacto adverso sobre nós.

Acreditamos que nosso potencial de crescimento e a habilidade de manutenção de nossos resultados estão diretamente ligados à nossa capacidade de atrair e manter os melhores profissionais no setor aéreo brasileiro, preservando ao mesmo tempo a nossa cultura empresarial centrada no cliente. À medida que expandimos, talvez não consigamos identificar, contratar ou reter um número suficiente de pessoas que estejam alinhadas com a nossa cultura e que trazem diversos conjuntos de competências. Além disso, podemos ter dificuldades em manter a nossa cultura à medida que a nossa atividade cresce.

O setor de aviação civil tem experimentado uma escassez de pessoal qualificado, especialmente pilotos. Concorremos com outras companhias aéreas, dentro e fora do Brasil, por esse pessoal altamente qualificado. Nossa cultura é crucial para nosso plano de negócios, e o fracasso em manter essa cultura e/ou reter pessoal qualificado pode ter um impacto adverso sobre nós.

Os acordos que regem nossa dívida contêm cláusulas e restrições que limitam nossa capacidade de realizar transações de mudança de controle, encerrar nosso relacionamento com determinados fornecedores e incorrer em certos níveis de endividamento, o que pode nos afetar adversamente.

Nossos contratos de financiamento contêm cláusulas e restrições que restringem nossa capacidade e a de nossas subsidiárias de realizar transações de mudança de controle e rescindir os contratos de concessão associados a tais contratos financeiros, seja por falta de renovação ou de outra forma. Além disso, alguns de nossos instrumentos de financiamento exigem que nós e nossas subsidiárias cumpramos cláusulas financeiras calculadas em 31 de dezembro de cada ano que, entre outras restrições, limitam nossos índices permissíveis de dívida líquida sobre EBITDA e dívida sobre caixa livre conversíveis em dólares norte-americanos.

Tais cláusulas restritivas, e a limitação que impõem à nossa capacidade de realizar determinadas transações, podem limitar nosso acesso a novas linhas de financiamento para a execução de nosso plano de investimentos, bem como para a disponibilidade de caixa, afetando adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Decisões desfavoráveis em processos judiciais ou administrativos podem nos afetar adversamente.

Nós e nossas subsidiárias somos parte em diversos processos judiciais e administrativos, incluindo de naturezas cíveis, trabalhistas, previdenciárias, tributárias, de defesa do consumidor, cíveis, regulatórias e ambientais. Não podemos garantir que tais processos serão julgados favoravelmente a nós e/ou nossas controladas, ou que os valores provisionados sejam suficientes para cobrir os valores decorrentes de eventuais decisões desfavoráveis. Quaisquer decisões contrárias aos nossos interesses e/ou de nossas subsidiárias que possam eventualmente resultar em pagamentos substanciais, afetando a nossa imagem

4.1 Descrição dos fatores de risco

e/ ou a imagem de nossas subsidiárias ou impedir o desempenho de nossos negócios conforme planejado inicialmente podem ter um efeito material adverso em nossos negócios, os negócios de nossas subsidiárias, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais. Para mais informações sobre os principais processos judiciais ou administrativos da Companhia, veja o item 4.4 deste Formulário de Referência.

Estamos sujeitos à fiscalização fiscal pelas autoridades fiscais nos níveis federal, estadual e municipal.

Como resultado dessa fiscalização, nossas práticas fiscais podem ser questionadas pelas autoridades. Não podemos garantir que as provisões para tais investigações serão suficientes, que nenhuma exposição fiscal adicional será levantada e que nenhuma reserva fiscal adicional será necessária para qualquer exposição fiscal específica. Qualquer aumento nos tributos como resultado de inquéritos sobre nossos impostos pode afetar adversamente nossos negócios, nossos resultados operacionais e nossa situação financeira.

As autoridades fiscais brasileiras intensificaram recentemente o número de auditorias que conduzem. Existem várias questões fiscais de interesse para as autoridades brasileiras, incluindo controle de estoque, despesas de amortização de ágio, reestruturação societária e planejamento tributário, entre outros, que são monitoradas regularmente. Quaisquer processos judiciais e administrativos relacionados a questões fiscais perante os tribunais, incluindo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, ou CARF, e tribunais administrativos estaduais e municipais, podem nos afetar adversamente.

Estamos sujeitos a certas legislações tributárias devido a adesão a programas especiais de parcelamento de débitos fiscais supervisionados pelas autoridades fiscais. Caso não conseguirmos cumprir alguns dos requerimentos na legislação aplicável, os programas poderão ser encerrados e os benefícios deles derivados revogados.

Estamos registrados em determinados programas de parcelamentos administrados pelas autoridades fiscais competentes e relevantes em relação a várias dívidas fiscais federais, estaduais e municipais.

Os programas de parcelamento federais, estaduais e municipais dos quais participamos exigem o cumprimento de determinados requisitos, incluindo o pagamento pontual das parcelas. Se não conseguirmos cumprir com essas condições resultariam no encerramento dos programas e na revogação de seus benefícios. Isso acarretaria também na exigibilidade imediata do valor remanescente da dívida, bem como de quaisquer valores adicionais aplicáveis à legislação vigente à época da ocorrência do evento em questão. Isso poderia impactar nossos resultados operacionais e financeiros, com o retorno de dívida sobre nossos passivos.

Qualquer violação ou suposta violação das leis anticorrupção, antissuborno e antilavagem de dinheiro, ou a falha em detectar tais violações, pode nos afetar adversamente, incluindo nossa marca e reputação

Não podemos garantir que nossos funcionários, agentes e as empresas para as quais terceirizamos algumas de nossas operações comerciais não agirão em violação de nossas políticas anticorrupção, antissuborno e antilavagem de dinheiro, pelas quais podemos ser finalmente responsabilizados. Estamos sujeitos à Lei de Práticas de Corrupção no Exterior dos Estados Unidos de 1977, ou FCPA, em virtude de termos operações nos Estados Unidos e de nossos valores mobiliários, inclusive na forma de ADRs, serem negociados nos Estados Unidos, atualmente em mercado de balcão, e/ou de estarmos sujeitos a determinadas normas aplicáveis nos Estados Unidos. Também estamos sujeitos à Lei de Suborno do Reino Unido de 2010, Lei Federal nº 8.429, de 2 de junho de 1992, e Lei nº 12.846 de 1º de agosto de 2013, bem como outras leis nacionais e internacionais antifraude, anticorrupção, antilavagem de dinheiro, leis antitruste e outras leis e regulamentos.

Além disso, nossos processos de governança corporativa, política, gestão de riscos e compliance podem não ser capazes de prevenir ou detectar: (i) infrações à Lei Federal nº 8.429, de 2 de junho de 1992, Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013, ou outras violações relacionadas a outras leis e regulamentos aplicáveis; (ii) conduta imprópria, fraudulenta e injusta por parte de nossos funcionários, acionistas, administradores e terceiros que nos representam; ou (iii) conduta inconsistente com nossos princípios éticos, que podem afetar adversamente nossa reputação, negócios, situação financeira e resultados operacionais, bem como o preço de mercado de nossas ações ordinárias.

A não conformidade com as leis anticorrupção, leis antilavagem de dinheiro e outras leis que regem a condução de negócios com entidades governamentais, inclusive sob a FCPA e outras leis dos Estados Unidos e locais, podemos estar sujeitos a penalidades criminais e civis e outras medidas corretivas, que podem prejudicar nossa marca e reputação e ter um impacto material adverso em nossos negócios, situação financeira, resultados operacionais e perspectivas. Qualquer investigação de qualquer suposta

4.1 Descrição dos fatores de risco

violação real de tais leis também pode nos afetar adversamente, incluindo nossa marca e reputação. Além disso, também podemos ser responsabilizados por atos de corrupção de terceiros. A probabilidade desses riscos se materializarem pode ser destacada em função de não termos políticas consolidadas para identificar e monitorar pessoas politicamente expostas ou para a devida diligência com terceiros.

Somos uma holding e não possuímos nenhum ativo relevante além do ações de nossas subsidiárias.

Somos uma *holding* que conduz suas operações por meio de uma série de subsidiárias operacionais e apoiamos essas subsidiárias operacionais com serviços técnicos e administrativos por meio de nossas outras subsidiárias. Todos os ativos que usamos para executar serviços administrativos e técnicos, bem como para operar as concessões e autorizações são mantidos no nível da subsidiária. Como resultado, não temos nenhum ativo relevante além das ações de nossas subsidiárias. Quaisquer dividendos ou pagamentos que possamos ser obrigados a fazer estarão sujeitos à disponibilidade de caixa fornecido por nossas subsidiárias. As transferências de dinheiro de nossas subsidiárias para nós podem ser limitadas por requisitos corporativos e legais ou pelos termos dos contratos que regem nosso endividamento. Se um acionista reivindicasse uma ação contra nós, a execução de qualquer sentença relacionada seria limitada aos nossos ativos disponíveis, em vez de nossos ativos e os de nossas subsidiárias combinadas.

Qualquer incapacidade de obter ou renovar uma parte material ou todas as licenças, autorizações e autorizações necessárias para conduzir nossos negócios pode ter um efeito adverso em nós.

Estamos em processo de obtenção e renovação de licenças, alvarás e autorizações necessárias ao desenvolvimento de nossas atividades. Se não conseguirmos obter ou renovar uma parte significativa dessas licenças, permissões e autorizações em tempo hábil, ou se tais licenças, permissões e autorizações forem suspensas ou revogadas, isso pode ter um efeito adverso sobre nós.

No contexto das Transações de Reestruturação, a Companhia realizou em 2024 uma oferta pública para emissão de ações preferenciais, a Primeira Oferta Pública para emissão de ações ordinárias e preferenciais, com bônus de subscrição, bem como a Segunda Oferta Pública para emissão de ações ordinárias, as quais podem ser objeto de contestação em âmbito judicial, ou perante órgãos reguladores, o que pode afetar diretamente a implementação do Plano e a reestruturação da Companhia, podendo causar um efeito adverso relevante para a Companhia, bem como a necessidade de capital adicional no futuro, poderá resultar em uma diluição da participação do investidor nas ações da Companhia.

No segundo semestre de 2024, negociamos transações de reestruturação e recapitalização que foram concluídas em 28 de janeiro de 2025, com certas operações sendo implementadas no primeiro semestre de 2025, as quais incluíram (i) operações de reestruturação e recapitalização com nossos detentores de títulos e detentores de nossas debêntures conversíveis, por meio de ofertas de troca e solicitações de consentimento, incluindo a emissão das Novas Notas de Troca e das Notas de Superprioridade (conforme descrito nos itens 1.16, 12.7 e 12.9 deste Formulário de Referência) e (ii) a reestruturação de nossas obrigações com certos arrendadores, fabricantes de equipamentos originais ("OEMs") e outros fornecedores ("Transações de Reestruturação"). Nesse contexto, a Companhia realizou uma oferta pública de distribuição primária de ações preferenciais de emissão da Companhia ("Oferta").

No contexto do Chapter 11, a Companhia realizou a Primeira Oferta Pública e a Segunda Oferta Pública, as quais eram parte integrante das medidas previstas para a implementação do Plano. As Ofertas no âmbito do Chapter 11, bem como as Transações de Reestruturação, poderão ser contestadas por entidades públicas ou privadas, órgãos reguladores, grupos de acionistas ou outros.

Eventual decisão desfavorável decorrente de processos judiciais, administrativos ou arbitrais, ainda que em caráter preliminar, pode causar um efeito adverso relevante para a Companhia. Nesse sentido, dependendo do momento em que eventual decisão desfavorável seja proferida, eventos anteriores ou posteriores às Ofertas podem ser impactados, como, por exemplo, a suspensão ou impossibilidade de negociação das ações ordinárias de emissão da Companhia, o que pode afetar adversamente a Companhia e o valor de mercado das ações de emissão da Companhia, podendo, inclusive, resultar em perdas financeiras para os investidores e demais acionistas da Companhia.

A ocorrência de quaisquer desses eventos poderá ter um efeito adverso relevante sobre a Companhia, sua condição financeira, seus resultados operacionais e o valor de mercado das ações de sua emissão, podendo, inclusive, resultar em perdas financeiras para os investidores e para os demais acionistas da Companhia.

Além das ofertas públicas realizadas no contexto do Chapter 11, a Companhia poderá precisar de recursos adicionais no futuro para implantar sua estratégia de negócios e poderá optar por captá-los por

4.1 Descrição dos fatores de risco

meio da colocação pública ou privada de ações e/ou outros valores mobiliários conversíveis ou permutáveis em ações. Qualquer emissão de nossos valores mobiliários poderá resultar em uma redução no preço de nossas ações e diluir a participação de acionistas existentes em nosso capital social.

A captação de recursos adicionais por meio da emissão de ações ou valores mobiliários conversíveis em ações poderá, nos termos da Lei das Sociedades por Ações, diluir a participação acionária dos investidores, o que deverá ocorrer com a implementação da segunda oferta pública prevista no âmbito do Chapter 11 e em caso de eventuais captações futuras.

As obrigações e restrições em nossos contratos de financiamento, incluindo covenants afirmativos e negativos, nos impõem restrições operacionais e financeiras significativas, o que limita nossa flexibilidade para responder às mudanças nas condições econômicas e de negócios, concluir determinadas transações e aproveitar oportunidades de negócios. O descumprimento dos termos de nossa dívida e de outras obrigações pode resultar no vencimento antecipado da dívida, na execução de garantias e em outros efeitos adversos relevantes sobre nós.

Nossos títulos de dívida, empréstimos, arrendamentos de aeronaves e financiamentos de aeronaves contêm *covenants* afirmativos e negativos, obrigações de pagamento, eventos de inadimplemento e outras restrições, que variam de acordo com os termos de cada financiamento e que estão sujeitos a certas limitações e exceções. Essas disposições incluem, entre outras (i) restrições à contratação de dívidas e outras obrigações, à constituição de ônus, à realização de pagamentos e investimentos restritos, à realização de determinadas atividades comerciais, à realização de fusões, consolidações ou outras transações societárias, à alienação de ativos (inclusive de bens dados em garantia que assegurem os financiamentos relevantes, conforme aplicável) e à operação do programa Azul Fidelidade, dos negócios da Azul Viagens e dos negócios da Azul Cargo (incluindo obrigações em relação aos bancos de dados de clientes), (ii) obrigações de entregar demonstrações financeiras e determinados certificados, inclusive relacionados ao cumprimento de *covenants* e restrições financeiras, (iii) obrigações de resgatar ou oferecer a recompra da dívida relevante em determinadas circunstâncias e de fornecer ou aperfeiçoar garantias adicionais em determinadas circunstâncias e (iv) obrigações de constituição, aperfeiçoamento ou manutenção de garantias adicionais.

Em particular, os termos das *Exit Notes*, entre outras dívidas que foram objeto das Transações de Reestruturação, podem restringir nossa capacidade de aumentar o nível de financiamento da dívida que, de outra forma, buscaríamos levantar para financiar nossas operações e capital de giro, financiar nossas necessidades de despesas de capital, responder às mudanças nas condições econômicas e de negócios ou se envolver em certas transações ou atividades comerciais que podem ser importantes para nossa estratégia de crescimento, necessário para permanecer competitivo ou importante para nós. Portanto, essas restrições podem limitar nossa capacidade de nos envolvermos em transações ou atividades que nossa administração possa acreditar serem de nosso interesse a longo prazo. Tais restrições podem impor certas condições e outros requisitos processuais que devem ser atendidos antes que tal transação possa ser concluída.

Por exemplo, determinados instrumentos de dívida restringem nossa capacidade de realizar combinações de negócios, *joint ventures* e operações similares. Para a conclusão de eventuais transações dessa natureza permitidas nos termos de tais instrumentos ("Combinação de Negócios Permitida"), podemos ser obrigados a atender condições significativas, incluindo, entre outras: (a) a manutenção de índices de alavancagem da entidade combinada dentro de limites preestabelecidos; (b) a exigência de que dívidas de entidades resultantes da Combinação de Negócios Permitida sejam abrangidas pelas garantias da nossa dívida principal garantida, ou de que a transação não reduza materialmente o valor dessas garantias nem afete adversamente os respectivos direitos dos credores garantidos; (c) a inexistência de rebaixamento nos *ratings* de crédito das nossas dívidas em decorrência da transação; (d) a inexistência de inadimplência ou evento de inadimplência nos termos da nossa dívida principal garantida, inclusive em decorrência da consumação da transação; e (e) a obrigação de oferecer a recompra de determinadas dívidas a seus respectivos titulares, a preços predeterminados, como condição para a conclusão da transação.

Essas condições e requisitos podem restringir significativamente nossa capacidade de consumir qualquer transação desse tipo ou podem exigir que refinancemos os instrumentos celebrados no contexto do *Chapter 11* e outras dívidas garantidas (na medida em que tal financiamento seja permitido pelos respectivos instrumentos), e não podemos garantir que seríamos capazes de refinarçar essa dívida em termos comercialmente aceitáveis ou de qualquer outra forma. Limitações como essas podem impedir ou atrasar a implementação de determinadas transações ou ações comerciais ou operacionais que teríamos permissão para realizar, não fossem as restrições contratuais aplicáveis, ou resultar em custos adicionais para sua implementação. Como resultado, estamos sujeitos a limites significativos em nossa flexibilidade para responder às mudanças nas condições econômicas e de negócios, para concluir determinadas transações e para aproveitar oportunidades de negócios.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Nossa capacidade de cumprir as cláusulas e restrições às quais estamos sujeitos também pode ser afetada por eventos fora de nosso controle, incluindo mudanças nas condições econômicas, financeiras e setoriais, e não podemos garantir que seremos capazes de cumprir tais disposições. Para mais informações, consulte o risco "*Somos particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas, de forma que determinadas condições econômicas negativas contínuas podem nos afetar negativamente, bem como afetar a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis*". O descumprimento de qualquer uma das cláusulas, restrições ou obrigações de pagamento previstas em nossos títulos de dívida, empréstimos, arrendamentos de aeronaves e financiamentos de aeronaves pode desencadear um evento de inadimplência nos termos desses contratos, bem como nos termos de outros instrumentos, em razão de disposições de vencimento cruzado. Caso não possamos cumprir as cláusulas e restrições às quais estamos sujeitos, poderemos precisar de renúncias, aprovações ou consentimentos (*waivers*) de nossos credores, e não podemos assegurar que tais renúncias, aprovações ou consentimentos serão concedidos, o que pode afetar adversamente os nossos negócios.

Adicionalmente, alguns de nossos contratos de endividamento contêm cláusulas que exigem a manutenção de índices financeiros específicos. Nossa capacidade de atender a esses índices financeiros e demais *covenants* restritivos pode ser afetada por eventos fora de nosso controle, e não podemos garantir que cumprimos tais obrigações. O descumprimento de qualquer *covenant*, restrição ou obrigação de pagamento prevista em nossas obrigações financeiras e de arrendamento pode resultar em um evento de inadimplemento nesses contratos e em outros instrumentos, em razão de cláusulas de vencimento antecipado cruzado ou inadimplemento cruzado. Caso não sejamos capazes de cumprir tais obrigações, poderemos precisar obter renúncias, aprovações ou consentimentos (*waivers*) de nossos credores, os quais podem não ser concedidos, ser concedidos apenas em condições desfavoráveis ou não ser renovados.

Em 2025, em decorrência das dificuldades econômicas e das interrupções no transporte causadas pela pandemia de COVID-19 e por uma enchente catastrófica em 2024, que resultou no fechamento temporário do aeroporto de Porto Alegre (um de nossos aeroportos estratégicos), combinadas com os efeitos de litígios com clientes, um ambiente macroeconômico desafiador, incluindo os efeitos da inflação global, bem como interrupções no fornecimento por parte de fornecedores, buscamos a reestruturação financeira por meio do *Chapter 11*. Após extensas negociações com nossos principais credores, o *United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York* proferiu a decisão de confirmação (*confirmation order*) aprovando o Plano, e emergimos do *Chapter 11* em 20 de fevereiro de 2026.

Com a saída do *Chapter 11*, concluímos o nosso processo de reorganização voluntária previsto no Plano, que promoveu uma transformação abrangente na nossa estrutura de capital, no nosso perfil de liquidez e na nossa estrutura operacional. O Plano previu, entre outras medidas relevantes, a conversão em capital de uma parcela substancial de nosso endividamento, novos investimentos em capital próprio e a adoção de uma estrutura de frota mais enxuta e eficiente em termos de custos, impactando significativamente nossos credores.

Na presente data, estamos em conformidade com os *covenants* previstos em nossos contratos de endividamento de longo prazo. No entanto, não podemos assegurar que continuaremos em conformidade nem que teremos sucesso em obter ou renovar eventuais dispensas necessárias.

Alguns de nossos contratos de financiamento preveem o vencimento antecipado da dívida correspondente caso venhamos a incorrer em qualquer endividamento adicional ou em outras obrigações, incluindo a concessão de garantias. O inadimplemento de tais contratos pode resultar em sua rescisão antecipada e, consequentemente, no vencimento antecipado cruzado de determinadas obrigações, o que poderia causar um efeito material adverso sobre nós.

Condições econômicas, financeiras e setoriais externas podem afetar adversamente nossa capacidade de cumprir as cláusulas financeiras, bem como as obrigações financeiras contidas em nossos contratos de financiamento, conforme observado durante a pandemia de COVID-19, na qual enfrentamos condições adversas que causaram impactos financeiros significativos em nossas finanças e podem continuar a causar tais efeitos, tendo levado ao descumprimento de cláusulas e obrigações financeiras.

Se (i) não formos capazes de obter as renúncias, aprovações e consentimentos (*waivers*) necessários de nossos credores em relação a contratos com os quais estejamos inadimplentes ou que possuam determinadas cláusulas financeiras que não estejam sendo cumpridas; ou (ii) não dispusermos de recursos suficientes para quitar nossas dívidas em tempo hábil, ou continuarmos sem conseguir cumprir as cláusulas financeiras estabelecidas nos demais contratos (o que pode ocorrer por diversos motivos que afetem adversamente nosso desempenho econômico-financeiro, como em decorrência de efeitos remanescentes da pandemia de COVID-19), o vencimento antecipado dessas e de outras dívidas financeiras contraídas por nós poderá ser declarado em virtude de cláusulas de vencimento antecipado.

Se nossos contratos financeiros vencerem antes do previsto, nossa situação financeira e, consequentemente, nossa capacidade de pagamento de dívidas poderão ser afetadas de maneira

4.1 Descrição dos fatores de risco

significativa e adversa, podendo até mesmo resultar em nossa insolvência. Adicionalmente, podemos enfrentar dificuldades ou limitações no acesso a novas linhas de financiamento, o que pode prejudicar a implementação de nosso plano de investimentos, podendo afetar de forma material e adversa nossos negócios, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais.

Em razão de condições econômicas adversas, de dificuldades no cumprimento de *covenants* financeiros e de obrigações assumidas perante determinados credores, temos negociado, e podemos continuar a negociar, a reestruturação de obrigações previstas nos respectivos instrumentos, inclusive por meio de aditivos, novos instrumentos, alterações de prazos, condições e outras disposições contratuais.

Não é possível garantir que todos os credores aceitarão os novos termos e condições propostos por nós, que as respectivas cláusulas serão alteradas ou que nossos credores concederão renúncias em relação ao cumprimento de cláusulas financeiras. Como resultado, os credores cujos contratos financeiros possuam cláusulas restritivas ou outras obrigações, ou que venham a se tornar inadimplentes, poderão, a seu exclusivo critério, optar por antecipar o vencimento de tais dívidas, o que poderá resultar na antecipação de outras obrigações. A aceleração da dívida pode afetar adversamente nossa solvência e nossa capacidade de efetuar pagamentos, bem como limitar nosso acesso a novas linhas de crédito para financiar nosso capital de giro e nossos investimentos. Isso, por sua vez, também pode afetar adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Nós, nossa reputação e o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, podemos ser afetados negativamente por eventos fora de nosso controle.

Acidentes ou incidentes envolvendo nossas aeronaves podem levar a demandas significativas de passageiros feridos e outros, bem como despesas significativas relacionadas ao reparo ou substituição de uma aeronave danificada e sua perda temporária ou permanente de serviço.

A ANAC e os arrendadores de nossas aeronaves nos termos de nossos contratos de arrendamento exigem que tenhamos seguro de responsabilidade civil. O valor do seguro de responsabilidade civil que mantemos pode não ser suficiente, e eventos fora do escopo de nossa cobertura podem ocorrer, nos fazendo arcar com perdas substanciais no caso de um acidente. Reivindicações significativas que excedam nossa cobertura de seguro prejudicariam nossos negócios e resultados financeiros. Além disso, qualquer acidente ou incidente envolvendo nossas aeronaves, ou mesmo envolvendo aeronaves de outras grandes companhias aéreas, poderia levar a percepções negativas sobre nós, nossas aeronaves ou o meio de transporte aéreo, devido a preocupações com segurança ou outros problemas, reais ou percebidos. Isso poderia prejudicar nossa reputação, resultados financeiros e o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

Também podemos ser afetados por outros fatores que influenciam o comportamento dos consumidores ou aumentam as despesas, como epidemias ou atos de terrorismo. Esses eventos estão fora de nosso controle e podem nos afetar mesmo que ocorram em mercados onde não operamos e/ou envolvendo outras companhias aéreas. A incerteza em torno do conflito Rússia-Ucrânia, a escalada contínua do conflito no Oriente Médio ou outras tensões geopolíticas sustentadas podem afetar nossas operações de maneiras imprevisíveis. Quaisquer futuros ataques terroristas ou ameaças de ataques, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas a represálias contra organizações terroristas, incluindo uma escalada do envolvimento militar no Oriente Médio, ou em outros lugares, e quaisquer impactos econômicos relacionados, podem resultar na diminuição do tráfego de passageiros e nos afetar de forma significativa e adversa.

A demanda por viagens aéreas pode ser afetada negativamente por eventos fora de nosso controle, como condições climáticas adversas, desastres naturais, ataques terroristas, guerras ou instabilidade política e social. Epidemias e surtos - como a pandemia de COVID-19, vírus Zika, Ebola, gripe aviária, febre aftosa, gripe suína, Síndrome Respiratória do Oriente Médio (MERS), e Síndrome Respiratória Aguda Grave (SARS) também podem resultar em quarentenas de nosso pessoal ou na impossibilidade de acessar as instalações ou nossas aeronaves, prejudicando nossos negócios, nossa reputação e o valor de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

Um novo surto de doenças como a COVID-19 poderia levar a reduções significativas no tráfego de passageiros e na imposição de restrições governamentais no serviço e ter um impacto adverso relevante no setor aéreo. Situações como essas, ou outras condições fora de nosso controle, em qualquer dos mercados em que operamos, podem afetar nossos negócios, condições financeiras e resultados de nossas operações de forma substancial, e os efeitos de tais desenvolvimentos de saúde pública podem ter um impacto amplo e prolongado sobre a demanda de viagens aéreas.

Desastres naturais, condições climáticas severas e outros eventos fora de nosso controle podem afetar e interromper nossas operações. Por exemplo, em 2018, uma greve de caminhoneiros no Brasil levou à interrupção da distribuição de combustível, afetando os voos e a capacidade dos passageiros de se

4.1 Descrição dos fatores de risco

deslocarem de e para os aeroportos por um período de aproximadamente 10 dias. Cerca de 37 aeroportos nos quais a Azul opera ficaram sem combustível, e alguns aeroportos permaneceram fechados por três dias. Mais recentemente, os efeitos das graves inundações no estado do Rio Grande do Sul em abril e maio de 2024 causaram cancelamentos de voos e afetaram as operações na região.

Condições climáticas severas podem resultar em cancelamentos de voos ou atrasos significativos que podem resultar em aumento de custos e redução de receita. Qualquer desastre natural ou outro evento que afete as viagens aéreas nas regiões em que operamos pode ter um impacto adverso significativo sobre nós.

Surtos de doenças altamente contagiosas em nível global, como a pandemia de COVID-19, teve e pode vir a ter impacto adverso relevante sobre nossos negócios, condições financeiras, liquidez e resultados operacionais. A pandemia de COVID-19, ou potenciais outros surtos, juntamente com as respostas governamentais a esses eventos, tiveram e podem vir a ter impactos significativos nas condições macroeconômicas e financeiras globais e brasileiras. Isso inclui interrupções nas cadeias de suprimentos, fechamento e interrupção de diversos negócios, perda de receitas, aumento do desemprego e estagnação ou retração econômica. A pandemia de COVID-19 também resultou em aumento significativo da volatilidade nos mercados financeiros e indicadores econômicos, tanto no Brasil quanto internacionalmente, incluindo taxas de câmbio, taxas de juros e spreads de crédito. Por exemplo, em março de 2020, em decorrência da alta volatilidade, o valor dos ativos negociados no B3 caiu de forma acentuada e rápida, acionando o mecanismo de *circuit breaker* oito vezes.

Movimentos súbitos ou inesperados nesses fatores de mercado resultaram, e podem vir a resultar, em perdas financeiras associadas ao nosso portfólio de negociação ou ativos financeiros, o que pode deteriorar nossas condições financeiras. As medidas adotadas pelas autoridades governamentais ao redor do mundo, incluindo no Brasil, para estabilizar os mercados e apoiar o crescimento econômico podem não ser suficientes para conter a volatilidade ou evitar reduções significativas e prolongadas da atividade econômica. Além disso, como resultado da pandemia de COVID-19, o acesso a linhas de crédito tornou-se mais restrito, impactando negativamente, e podendo continuar a impactar, nossas despesas financeiras e nossa capacidade de financiar nossas operações.

Além disso, as medidas de distanciamento social impostas pelas autoridades governamentais para conter a disseminação da COVID-19, como quarentenas, restrições de viagem e cancelamento de eventos corporativos e shows, entre outros, resultaram em uma queda acentuada nas viagens aéreas em 2020 e 2021. Houve uma redução significativa na demanda de passageiros e nas reservas, tanto para viagens de negócios quanto de lazer. Essas medidas, combinadas com a retração econômica decorrente da pandemia, impactaram negativamente nosso desempenho e resultados operacionais. Embora os casos tenham diminuído globalmente e muitas dessas restrições tenham sido suspensas, não é possível prever se novos padrões de contágio, aumento da gravidade das doenças ou outros fatores relacionados à COVID-19 ou a novos surtos podem levar à reintrodução de restrições ou à adoção de novas medidas.

Em abril de 2020, em resposta à incerteza causada pela pandemia de COVID-19, que afetou severamente a demanda por transporte aéreo, operamos apenas 70 voos diretos por dia para 25 cidades, representando uma redução de 90% da nossa capacidade planejada consolidada em termos de ASKs naquele mês. Como resultado, reduzimos significativamente nossa capacidade em relação ao plano original de 2020.

À medida que a demanda por viagens aéreas se recuperou mais rapidamente do que o esperado após a queda global de casos de COVID-19 e o fim das restrições, fornecedores e muitos aeroportos com os quais trabalhamos enfrentaram escassez significativa de pessoal. Isso resultou em aumento de atrasos, cancelamentos de voos e, em alguns casos, restrições de capacidade de passageiros ou do número de voos em determinados aeroportos.

Além disso, enfrentamos desafios para recrutar e reter pessoal suficiente para operar uma malha ampliada, o que exigiu aumentos significativos de remuneração e benefícios para atrair e manter pilotos e outros profissionais. Não podemos garantir que futuras interrupções na cadeia de suprimentos ou escassez de mão de obra não afetarão nossas operações ou as de nossos parceiros e aeroportos. Da mesma forma, não podemos assegurar a obtenção de todos os produtos e serviços necessários às nossas atividades a tempo, nem a identificação de alternativas adequadas.

A capacidade de atrair e reter passageiros também depende, em parte, de nossa reputação e da percepção pública quanto à saúde e segurança das viagens, especialmente das viagens aéreas. Riscos reais ou percebidos de infecção em nossos voos tiveram, e podem continuar a ter, impacto adverso relevante na confiança do público no transporte aéreo, prejudicando nossa reputação e nossos negócios. Esperamos continuar incorrendo em custos relacionados à COVID-19, incluindo higienização de aeronaves, implementação de protocolos sanitários reforçados e outras medidas para limitar infecções entre colaboradores e passageiros. Além disso, o setor pode continuar sujeito a exigências mais rigorosas de saúde e higiene para enfrentar futuros surtos, o que pode ser oneroso e demandar tempo.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Surtos de doenças, como a COVID-19, também podem agravar outros riscos, incluindo, entre outros, nossa competitividade, flutuações na demanda por nossos serviços, mudanças nas preferências dos consumidores e nosso elevado nível de endividamento, o que pode ter um efeito material adverso sobre nós, nossa reputação e nossos resultados.

Se os analistas de valores mobiliários ou do setor não publicarem relatórios ou análises sobre nossos negócios, ou publicarem relatórios negativos, o valor de mercado e o volume de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, poderão cair.

A negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, depende em parte das dos relatórios e análises que os analistas de valores mobiliários publicam sobre nós ou nossos negócios. Se um ou mais dos analistas que nos cobrem rebaixarem nossas ações ou publicarem pesquisas imprecisas ou desfavoráveis sobre nossos negócios, o preço de nossas ações poderá ser afetado negativamente. Se um ou mais desses analistas interromperem a cobertura de nossa empresa ou deixarem de publicar relatórios regulares, a demanda por nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, pode diminuir, o que potencialmente irá resultar em uma queda do valor de mercado e uma diminuição do volume de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

As exigências de ser uma companhia aberta podem sobrecarregar nossos recursos, desviar a atenção da administração e afetar nossa capacidade de atrair e reter conselheiros ou diretores executivos qualificados.

Como companhia de capital aberto, incorremos em despesas jurídicas, contábeis e outras despesas significativas que não incorríamos como empresa privada, incluindo custos associados a exigências de reporte de companhias de capital aberto. Também incorremos em custos associados à Lei Sarbanes-Oxley de 2002, conforme alterada, e às regras relacionadas implementadas pela SEC. Os custos dos reportes e governança corporativa para companhias de capital aberto têm aumentado e esperamos que essas regras e normas aumentem nossas despesas de conformidade legal e financeira e tornem algumas atividades mais demoradas e caras. Essas leis e regulamentações também podem dificultar ou encarecer a obtenção de determinados tipos de seguro, inclusive seguro de responsabilidade de diretores e executivos, e podemos ser forçados a aceitar limites e coberturas de apólices reduzidos ou incorrer em custos substancialmente mais altos para obter a mesma cobertura ou uma cobertura semelhante. Essas leis e regulamentações também podem dificultar a atração e a retenção de pessoas qualificadas para atuar no conselho de administração, nos comitês do conselho ou como diretores executivos e podem desviar a atenção da administração. Se não formos capazes de cumprir nossas obrigações como companhia de capital aberto, poderemos enfrentar consequências como a exclusão de nossas ações ordinárias, multas, sanções e outras ações regulatórias e, potencialmente, a litígios civis que poderão nos afetar negativamente.

Se não mantivermos uma declaração de registro e nenhuma isenção do Securities Act estiver disponível, os detentores norte-americanos de ADRs não poderão exercer direitos de preferência com relação às nossas ações ordinárias.

De tempos em tempos, podemos oferecer ações ordinárias ou outros valores mobiliários, ou direitos de preferência para adquirir ações ordinárias adicionais ou outros valores mobiliários aos nossos acionistas, inclusive do que é exigido no âmbito da legislação societária brasileira. Não poderemos oferecer tais valores mobiliários ou direitos aos detentores de ADRs, a menos que uma declaração de registro sob o Securities Act esteja em vigor para tais ações ordinárias e direitos de preferência, ou uma isenção dos requisitos de registro do Securities Act esteja disponível. Não somos obrigados a arquivar tal declaração de registro e não podemos garantir que arquivaremos. Se uma declaração de registro não for arquivada e uma isenção de registro não existir, o Citibank, NA, como depositário, tentará vender tais direitos de preferência ou valores mobiliários, conforme o caso, e os detentores norte-americanos de ADRs terão o direito de receber o produto da oferta. Entretanto, se o depositário não puder vender esses direitos de preferência ou valores mobiliários, os detentores norte-americanos de ADRs não receberão nenhum valor em relação a tal distribuição.

Caso os detentores norte-americanos de ADRs não tenham direitos de preferência ou não possam ou não queiram exercer direitos de preferência em relação às ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs ou outros valores mobiliários, seu investimento poderá estar sujeito à diluição.

Nossa condição de emissor privado estrangeiro nos Estados Unidos nos permite seguir padrões alternativos de governança corporativa daqueles que são aplicáveis às companhias abertas americanas, o que pode limitar as proteções oferecidas aos investidores.

Somos qualificados como um “emissor privado estrangeiro” nos Estados Unidos, conforme definição do *Securities Exchange Act* de 1934 (“*Exchange Act*”). As regras do *Exchange Act* permitem um

4.1 Descrição dos fatores de risco

emissor privado estrangeiro optar por cumprir as práticas de seu país de origem ao invés de cumprir certos requisitos de governança corporativa aplicáveis a companhias abertas domésticas dos Estados Unidos. Atualmente aderimos algumas práticas brasileiras relativas à governança corporativa e pretendemos continuar a fazê-lo.

Além disso, as exigências de divulgação corporativa que se aplicam a nós podem ser diferentes com relação às exigências de divulgação que se aplicam a uma empresa norte-americana. Como resultado, os detentores de ADRs podem receber menos informações sobre nós do que receberiam de uma empresa norte-americana comparável. Estamos sujeitos às exigências de divulgação do *Exchange Act*. As exigências de divulgação aplicáveis a emissores privados estrangeiros nos termos do *Exchange Act* são mais limitadas do que as exigências de divulgação aplicáveis a emissores dos Estados Unidos. As informações publicamente disponíveis sobre os emissores de valores mobiliários listados na CVM, que são fornecidas em português, também faltam detalhes em certos aspectos do que as informações regularmente publicadas por empresas listadas nos Estados Unidos ou em alguns outros países.

Consequentemente, os detentores dos nossos ADRs não terão as mesmas proteções concedidas aos acionistas de empresas sujeitas a todos os requisitos de governança corporativa do *Exchange Act*.

Os detentores de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, podem não receber quaisquer dividendos ou juros sobre capital próprio ou podem passar a ser tributados em razão de tais recebimentos.

De acordo com nosso estatuto social, desde que registremos lucro líquido e não haja prejuízo acumulado, devemos pagar aos nossos acionistas ordinários pelo menos 0,1% de nosso lucro líquido anual ajustado na forma de dividendos ou juros sobre capital próprio, determinado e ajustado de acordo com a legislação societária brasileira. Os dividendos intermediários e juros sobre o capital próprio declarados para cada exercício social podem ser imputados ao nosso dividendo mínimo obrigatório do exercício em que foram declarados. Esse lucro líquido ajustado pode ser capitalizado, utilizado para absorver prejuízos ou retido de outra forma conforme permitido pela legislação societária brasileira, e não pode ser disponibilizado para pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.

Além disso, a legislação societária brasileira permite que uma empresa como a nossa suspenda a distribuição obrigatória de dividendos em qualquer ano fiscal específico se nosso conselho de administração informar aos acionistas que tal distribuição seria desaconselhável em vista de nossa condição financeira. Se esses eventos ocorrerem, os detentores de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, poderão não receber dividendos ou juros sobre o capital próprio.

Como parte da reforma tributária em curso, a Lei nº 15.270/25 revogou a isenção de imposto de renda sobre dividendos a partir de 2026 e instituiu retenção de 10% sobre dividendos pagos por companhias brasileiras a (i) pessoas físicas residentes no Brasil, na medida em que os pagamentos mensais excedam R\$ 50.000, e (ii) acionistas não residentes. Em relação aos juros sobre capital próprio, a Lei Complementar nº 224/25 elevou a alíquota de retenção do imposto de renda de 15% para 17,5%. A eliminação da isenção de imposto de renda sobre a distribuição de dividendos e a majoração da tributação incidente sobre o pagamento de juros sobre capital próprio poderão impactar adversamente o valor líquido a ser recebido pelos acionistas.

Se o titular de ADRs entregar seus ADRs e retirar as ações ordinárias, corre o risco de perder a capacidade de remeter moeda estrangeira para o exterior e certas vantagens fiscais brasileiras.

O titular de ADR se beneficia do certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro obtido pelo custodiante de nossas ações ordinárias subjacentes às ADRs no Brasil, o que permite ao custodiante converter dividendos e outras distribuições relativas às nossas ações ordinárias em moeda estrangeira e remeter o produto ao exterior. Se o titular de ADRs entregar seus ADRs e retirar ações ordinárias, ele terá o direito de continuar a contar com o certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro do custodiante por apenas cinco dias úteis a partir da data de retirada. Posteriormente, mediante a disposição das distribuições relativas às nossas ações ordinárias, a menos que o titular de ADRs obtenha seu próprio certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro ou se qualifique sob os regulamentos brasileiros de investimento estrangeiro que autorizam alguns investidores estrangeiros a comprar e vender ações nas bolsas de valores brasileiras sem necessidade de certificados eletrônicos de registro de capital estrangeiro, não seria possível remeter ao exterior moeda não brasileira. Além disso, se o titular de ADRs não for classificado de acordo com os regulamentos de investimento estrangeiro, geralmente estará sujeito a um tratamento fiscal menos favorável de dividendos e distribuições, e o produto de qualquer venda de nossas ações ordinárias.

Se o titular de ADRs tentar obter seu próprio certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro, poderá incorrer em despesas ou sofrer atrasos no processo de solicitação, o que pode atrasar sua

4.1 Descrição dos fatores de risco

capacidade de receber dividendos ou distribuições relativas às nossas ações ordinárias ou o retorno de seu capital em tempo hábil maneiras. O certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro do depositário também pode ser afetado adversamente por futuras alterações legislativas.

b) Seus acionistas, em especial os acionistas controladores:

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

Como parte do processo do *Chapter 11*, emitimos (i) o equivalente a aproximadamente 9,2 trilhões de ações ordinárias na Primeira Oferta Pública e (ii) aproximadamente 45,5 trilhões de ações ordinárias na Segunda Oferta Pública. Dessa forma, emitimos uma quantidade significativa de ações em um curto período de tempo, e poderemos emitir novas ações no futuro, cujos titulares poderão decidir vendê-las periodicamente e podemos emitir mais ações de tempos em tempos mediante a troca ou conversão dos títulos emitidos, e os detentores dessas ações podem tentar vender as suas ações de tempos em tempos (sujeito, no caso dos arrendadores e fornecedores, a disposições de *lock-up* que preveem uma liberação gradual até julho de 2026).

Além disso, celebramos os seguintes contratos de direitos de registro com alguns dos nossos acionistas: (i) o quinto contrato de direitos de registro alterado e consolidado, ou o contrato de direitos de registro anterior ao IPO, que celebramos em 3 de agosto de 2016 com nossos principais acionistas; e (ii) um contrato de direitos de registro, ou o contrato de direitos de registro do arrendador, que celebramos em março de 2025 com um dos nossos arrendadores de aeronaves.

Nos termos do contrato de direitos de registro anterior ao IPO e do contrato de direitos de registro do arrendador, podemos ser obrigados a registrar perante a SEC a revenda das ações detidas pelos acionistas. Também concordamos em celebrar contratos de direitos de registro com determinados investidores institucionais que participaram nas Transações de Reestruturação e que abrangem as ações emitidas ou emissíveis a esses investidores institucionais nos termos dessas Transações de Reestruturação.

Vendas de nossas ações, inclusive na forma de ADRs, feitas por nossas afiliadas, inclusive aquelas efetuadas por nossos conselheiros, diretores executivos ou acionistas controladores ou aquelas envolvendo um grande número de ações ou ADRs, ou percepção do mercado de uma intenção de qualquer de tais vendas, pode afetar negativamente o preço de negociação de nossas ações, inclusive na forma de ADRs.

Os investidores em nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, podem sofrer diluição do valor contábil no futuro.

Como parte do processo do *Chapter 11* prevista no Plano, emitimos (i) os bônus de subscrição emitidos em favor do fundo GUC (*GUC Warrants*), que conferem ao fundo GUC o direito de subscrever 2,2% do total de nossas ações ordinárias em circulação (ou ADRs equivalentes a essas ações) em base totalmente diluída na Data Efetiva, (ii) bônus de subscrição emitidos em favor da American (*American Warrants*), que conferem à American o direito de subscrever até aproximadamente 8,7% de nossas ações ordinárias em circulação (inclusive na forma de ADRs), e (iii) os bônus de subscrição emitidos em favor da United e de determinados investidores (*Additional Investment Warrants*), que conferem à United e a determinados investidores o direito de subscrever até aproximadamente 1,3% e 0,9%, respectivamente, das nossas ações ordinárias em circulação (inclusive na forma de ADRs). Além disso, junto da implementação da reorganização voluntária, concordamos com os termos do Plano de Opções de Compra de Ações da Companhia ("*MIP*"), aprovado na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 12 de fevereiro de 2026. O MIP prevê outorgas baseadas em ações que representam até 7,0% de nossas ações ordinárias em base totalmente diluída. Também estabelecemos anteriormente planos de opções de ações e ações restritas para os nossos executivos, determinados gerentes e outros colaboradores estratégicos.

O exercício dos referidos bônus de subscrição e das opções adquiridas pelos seus titulares pode resultar em diluição significativa do valor patrimonial para os investidores, caso o preço de oferta pública de nossas ações ordinárias (inclusive na forma de ADRs) seja inferior ao valor patrimonial dessas ações no momento do exercício dos bônus de subscrição ou das opções exercidas.

Adicionalmente, se precisarmos levantar capital para nossas operações por meio da emissão de novas ações no futuro, essa emissão poderá ocorrer a um preço inferior ao valor patrimonial de nossas ações ordinárias na data relevante. Nesse caso, os acionistas existentes sofreriam diluição imediata e significativa de seu investimento.

c) Suas controladas e coligadas:

4.1 Descrição dos fatores de risco

Os riscos relacionados às nossas controladas e coligadas são os mesmos relacionados a Companhia.

d) Seus administradores:

Dependemos de nossa equipe de executivos seniores, e a perda de qualquer membro dessa equipe, incluindo nosso presidente e principais executivos, pode nos afetar negativamente.

Nossos negócios dependem dos esforços e das habilidades dos nossos executivos seniores, incluindo nosso Presidente, que desempenhou um papel fundamental no estabelecimento de nossa cultura corporativa, e de nossos principais executivos. Nosso sucesso futuro depende do serviço contínuo de nossa equipe de executivos seniores, que é fundamental para o desenvolvimento e a execução de nossas estratégias de negócios. Qualquer membro de nossa equipe de executivos seniores pode nos deixar para estabelecer ou trabalhar em negócios que concorram com os nossos. Não há garantia de que esses acordos sejam suficientemente amplos ou eficazes para evitar que eles se demitam para ingressar ou estabelecer um concorrente ou que alguns desses contratos de não concorrência sejam exequíveis em um tribunal. Caso nosso presidente ou alguns membros de nossa equipe de executivos seniores deixem a empresa, poderemos enfrentar dificuldades em encontrar substitutos adequados, o que poderá ter um efeito adverso relevante sobre nós.

e) Seus fornecedores:

Flutuações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, que obtemos principalmente de um único fornecedor, podem ter um efeito adverso sobre nós.

Historicamente, os preços internacionais e locais dos combustíveis passam por significantes flutuações de preços em razão de questões geopolíticas e de dinâmicas de oferta e demanda. As despesas com combustível representam uma parte significativa de nossas despesas operacionais totais, representando 33,0% no exercício social encerrado de 31 de dezembro de 2025, 34,6% no exercício social encerrado de 31 de dezembro de 2024 e 34,9% no exercício social encerrado de 31 de dezembro de 2023. A disponibilidade de combustível também está sujeita a condições de mercado, incluindo períodos de excesso e escassez, influenciado pela demanda por óleo combustível e gasolina. Eventos geopolíticos, como a instabilidade prolongada no Oriente Médio ou interrupções na produção por qualquer grande produtor, podem resultar em aumentos substanciais de preços e/ou dificultar a obtenção de níveis adequados de estoques de combustível, o que pode nos afetar adversamente.

Desastres naturais ou outras interrupções inesperadas de grande escala em regiões que normalmente consomem quantidades significativas de fontes alternativas de energia podem ter efeitos comparáveis. Como a Rússia é um dos maiores exportadores de petróleo do mundo, os acontecimentos globais advindos da invasão da Ucrânia pela Rússia em fevereiro de 2022 e as restrições de exportação resultantes causaram escassez de combustível, em especial em razão de sanções direcionadas e medidas de controle de exportação impostas pelos Estados Unidos e outros governos. Além disso, conflitos entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio (incluindo o Hamas, Hezbollah e Houthis), juntamente com o aumento das tensões geopolíticas envolvendo os Estados Unidos e a Venezuela no início de 2026, bem como conflitos entre Estados Unidos, Israel e Irã no início de 2026, tem contribuído para aumentar a volatilidade no preço de combustível. Esta volatilidade pode ser exacerbada por interrupções em rotas marítimas estratégicas na região. Por exemplo, desde o final de fevereiro de 2026, o transporte pelo Estreito de Ormuz foi suspenso, levando ao menor abastecimento e à forte volatilidade nos mercados globais de petróleo e gás natural. A duração e o alcance final desses conflitos e seus impactos sobre os preços do petróleo permanecem altamente incertos. Não há garantia de que essa escassez e interrupções não se agravarão. O impacto contínuo de sanções, medidas de controle de exportação, interrupção de negociações, e potenciais ações retaliatórias que possam ser tomadas por governos permanecem incertas. A escassez na disponibilidade, ou o aumento na demanda, por petróleo bruto e seus derivados e combustível de aviação em particular levaram, e podem continuar a levar, ao aumento dos preços de combustíveis.

Não podemos prever o preço e a disponibilidade futura de combustíveis com qualquer grau de certeza, e aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem prejudicar nossos negócios.

Nossas compras de combustível são provenientes de distribuidoras no Brasil. Ao longo do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025, a maior parte do nosso combustível, aproximadamente 61%, foi fornecida pela Raízen Combustíveis Ltda., com combustível adicional fornecido pela Air BP Brasil Ltda e Vibra Energia (antiga BR Distribuidora). Os contratos de fornecimento de combustíveis podem ser rescindidos por vários motivos, incluindo o descumprimento de algumas obrigações contratuais, o não pagamento de faturas ou a ocorrência de liquidação judicial ou extrajudicial. As distribuidoras também podem enfrentar desafios para garantir o abastecimento, como dificuldades com

4.1 Descrição dos fatores de risco

a importação ou distribuição de combustível. Se não conseguirmos obter combustível em condições semelhantes de fornecedores alternativos, nossos negócios poderiam ser afetados adversamente.

Somos particularmente dependentes da Embraer, ATR e Airbus para nossas operações, e nossos negócios podem ser adversamente impactados se as entregas destas empresas forem afetadas, se as aeronaves dessas empresas ficarem indisponíveis ou sujeitas a manutenção significativa ou se o público tiver uma percepção negativa de nossas aeronaves.

Com o crescimento de nossa frota, nossa dependência da Embraer, ATR e Airbus também aumentou. Em 31 de dezembro de 2025, nossa frota operacional consistia em 61 E-Jets da Embraer, 27 aeronaves ATR, 60 Airbus narrowbody e 5 Airbus widebody. Além disso, operamos 23 aeronaves Cessna Cavan, cada uma com capacidade para 9 passageiros.

Os riscos relacionados à Embraer, ATR e Airbus incluem: (i) nossa falha ou incapacidade de obter peças de aeronaves da Embraer, ATR ou Airbus ou serviços de suporte relacionados em tempo hábil devido à alta demanda ou a outros fatores, (ii) a emissão, pelas autoridades aeronáuticas, de diretivas que restrinjam ou proíbam o uso de aeronaves da Embraer, ATR ou Airbus, (iii) a percepção pública adversa de um fabricante como resultado de um acidente ou outra publicidade negativa ou (iv) atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de novas aeronaves e o tempo que levamos para providenciar a entrega dessas aeronaves pela Embraer, ATR e Airbus ou por um fornecedor terceirizado.

Nossa capacidade de obter essas novas aeronaves da Embraer, ATR e Airbus pode ser afetada por diversos fatores, incluindo (i) a Embraer, ATR ou Airbus podem se recusar a cumprir as obrigações assumidas nos contratos de entrega de aeronaves ou ter sua capacidade financeiramente limitada, (ii) eventos como incêndio, greve ou outro evento que afete a capacidade da Embraer, da ATR ou da Airbus de cumprir suas obrigações contratuais de forma completa e pontual e (iii) qualquer incapacidade de nossa parte de obter financiamento para aeronaves ou qualquer recusa da Embraer, da ATR ou da Airbus de fornecer apoio financeiro. Fomos e podemos continuar a ser afetados por qualquer falha ou incapacidade da Embraer, ATR, Airbus ou outros fornecedores de fornecer peças de reposição suficientes em tempo hábil, o que poderia resultar em manutenção não programada ou não planejada e resultar na retirada temporária da aeronave relevante de nossa operação. Qualquer indisponibilidade de aeronaves ou suspensão de operações diminuiria a receita de passageiros, aumentaria os custos de reacomodação de passageiros e afetaria adversamente nossos negócios, resultados financeiros e nossa capacidade de executar com sucesso nossa estratégia de crescimento.

Dependemos de contratos com terceiros para fornecer a nós e aos nossos clientes instalações e serviços que são essenciais para nossos negócios, e a rescisão ou o descumprimento desses contratos pode nos afetar.

Firmamos acordos com prestadores de serviços terceirizados para fornecer determinadas instalações e serviços necessários para nossas operações, como manutenção de aeronaves, serviços de solo, manuseio de bagagens e serviços de televisão e internet para nossos voos. Todos esses contratos estão sujeitos a rescisão em um curto prazo. A perda ou a expiração desses contratos ou nossa incapacidade de renová-los ou de negociar novos contratos com outros fornecedores em termos e condições comparáveis ou de alguma forma poderia prejudicar nossos negócios e resultados operacionais. Além disso, o fato de dependermos de terceiros para fornecer serviços essenciais em nosso nome nos dá menos controle sobre os custos, a eficiência, a pontualidade e a qualidade desses serviços. Qualquer terceiro pode deixar de cumprir seus compromissos de serviço, sofrer interrupções no sistema que prejudiquem sua capacidade de cumprir as obrigações que nos são devidas ou enfrentar a rescisão de seu contrato. Se algum prestador de serviço não desempenhe adequadamente, ou se os serviços forem interrompidos, poderemos ter nossas receitas reduzidas, aumento de despesas ou até mesmo ser impedidos de operar voos ou oferecer outros serviços aos clientes. Além disso, nossa reputação pode ser afetada adversamente se nossos clientes acreditarem que nossos serviços ou instalações não são confiáveis ou insatisfatórios.

Atrasos ou falhas por parte de fabricantes de equipamentos originais (OEMs), arrendadores, fornecedores ou provedores de manutenção para cumprir suas obrigações podem nos afetar adversamente.

Contamos com arrendadores, fornecedores de aeronaves e motores e prestadores de serviços de manutenção para atender às nossas necessidades operacionais, incluindo a entrega pontual de aeronaves, peças de reposição e serviços de manutenção. Atrasos ou falhas dessas partes no cumprimento de suas obrigações contratuais podem afetar significativamente nossas operações e desempenho financeiro. Por exemplo, podemos sofrer atrasos no recebimento de peças de reposição, cronogramas de entrega de aeronaves adiados e interrupções nos serviços de manutenção. Esses desafios podem levar a um aumento do número de aeronaves em solo, redução da disponibilidade da frota e ajustes em nossos cronogramas operacionais, o que pode nos afetar adversamente.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Não podemos garantir que esses terceiros cumprirão seus compromissos contratuais no prazo ou de alguma forma. Se ocorrerem atrasos ou não desempenho, podemos precisar fazer ajustes em nossos cronogramas operacionais, incluindo o adiamento ou cancelamento de voos, o que pode resultar em insatisfação do cliente, redução de receitas, aumento das despesas de acomodação de passageiros e outros custos. Em alguns casos, podemos incorrer em despesas inesperadas para alugar aeronaves de reposição, obter peças de reposição alternativas ou atender a necessidades de manutenção imprevistas. Além disso, podemos precisar fazer investimentos não planejados para mitigar o impacto operacional de aeronaves em solo, o que pode nos afetar adversamente.

Atrasos na entrega de novas aeronaves também podem prejudicar nossa capacidade de expandir nossa frota, substituir aeronaves mais antigas e executar com sucesso nossos planos de crescimento. Problemas prolongados com arrendadores, fornecedores ou provedores de manutenção, particularmente com aqueles fornecedores dos quais dependemos mais, podem afetar adversamente nossas operações, nossos negócios e nosso desempenho financeiro.

A General Electric é a única fabricante e fornecedora dos motores CF34 em nossos E-Jets Embraer e, juntamente com a Safran, por meio da CFM International, dos motores LEAP em nossos Airbus A320neos de próxima geração. A Pratt & Whitney é a única fabricante e fornecedora dos motores PW 127M em nossas aeronaves ATR 72 e motores para nossas aeronaves Embraer E2s, enquanto a Rolls Royce é a única fabricante dos motores Trent 700 e Trent 7000 para nossas aeronaves A330. Como os preços desses motores e peças são pagos em dólares americanos, eles estão sujeitos a flutuações nas taxas de câmbio, o que pode nos levar a incorrer em despesas adicionais substanciais no caso de valorização do dólar americano. Também terceirizamos toda a manutenção de motores de nossa frota de E-Jets da Embraer e Airbus A320neo de última geração para a General Electric, de nossa frota de ATRs para a Pratt & Whitney e a manutenção de motores de nossa frota de A330 para a Rolls Royce. Se a General Electric, a Rolls Royce ou a Pratt & Whitney não puderem cumprir suas obrigações contratuais ou se não pudermos adquirir motores de fornecedores alternativos em termos aceitáveis, poderemos perder os benefícios que obtemos de nossos contratos atuais com a General Electric, Pratt & Whitney e Rolls Royce. Esse cenário pode resultar em custos de transição substanciais ou na suspensão de determinadas operações de aeronaves devido à necessidade de manutenção não programada ou não planejada, durante o período em que estas obrigações contratuais não estão a ser cumpridas.

f) Seus clientes:

Se os resgates reais pelos membros da Azul Fidelidade forem maiores do que o esperado, ou se os custos relacionados ao resgate de pontos de fidelidade aumentarem, poderemos ser afetados negativamente.

Obtemos a maior parte de nossas receitas da Azul Fidelidade por meio da venda de pontos Azul Fidelidade a parceiros comerciais. No entanto, o processo de reconhecimento da receita não se encerra com a venda desses pontos, pois a maior parte das nossas despesas relacionadas ocorre no momento do resgate efetivo dos pontos. Com base em dados históricos, o período estimado entre a emissão e o resgate dos pontos é de aproximadamente nove meses. Porém não temos controle sobre o momento do resgate nem sobre a quantidade total de pontos que serão efetivamente resgatados. Como não incorremos em custos relacionados ao resgate de pontos que não são resgatados, nossa lucratividade depende, em parte, do número de pontos Azul Fidelidade acumulados que permanecem não sendo resgatados por nossos membros da Azul Fidelidade, ou "quebra" (isto é quando os pontos Azul Fidelidade não são resgatados).

Se não conseguirmos precificar adequadamente nossos pontos ou se os resgates reais excederem nossas expectativas, a lucratividade da Azul Fidelidade e, consequentemente, nossa própria lucratividade, poderão ser afetadas negativamente. Além disso, se os resgates reais excederem nossas expectativas, poderemos não ter caixa suficiente para cobrir todos os custos reais de resgate, o que poderia nos afetar adversamente de forma relevante.

g) Setores da economia nos quais o emissor atue:

O setor aéreo é caracterizado por altos custos fixos e receitas relativamente elásticas, o que torna difícil reduzir despesas de forma rápida em resposta a quedas de receita, o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.

O setor aéreo é caracterizado por baixas margens de lucro bruto, altos custos fixos, incluindo despesas com propriedade e leasing de aeronaves, instalações, pessoal, licenças de sistemas, treinamento e seguros, e receitas que, em geral, apresentam elasticidade substancialmente maior do que os custos. As despesas operacionais de cada voo permanecem praticamente inalteradas independentemente do número de passageiros transportados, então mesmo que haja uma mudança pequena no número de passageiros, no preço da tarifa ou no mix de tráfego pode ter um impacto significativo nos resultados operacionais e

4.1 Descrição dos fatores de risco

financeiros.

Esperamos incorrer em custos fixos adicionais, inclusive dívidas contratuais, à medida que arrendamos ou adquirimos novas aeronaves e outros equipamentos para apoiar nossa estratégia de crescimento ou outras necessidades. Atualmente, assumimos contratualmente o compromisso de adquirir 61 aeronaves, 52 diretamente dos fabricantes e 9 de arrendadores.

Tendo em vista a nossa estrutura de custos fixos, podemos (i) ter capacidade limitada de obter financiamento adicional, (ii) ser obrigados a dedicar uma parte significativa do nosso fluxo de caixa para cobrir arrendamentos e outras dívidas contratuais de aeronaves, (iii) incorrer em despesas mais altas com juros ou arrendamento caso as taxas de juros aumentem, ou (iv) ter uma capacidade limitada de planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios, no setor de aviação civil, ou nas condições macroeconômicas gerais. Além disso, a volatilidade nos mercados financeiros globais pode dificultar a obtenção de financiamento para gerenciar nossos custos fixos em termos favoráveis ou de alguma forma.

Como resultado, podemos não conseguir ajustar rapidamente nossos custos fixos em resposta a flutuações em nossas receitas. Um déficit em relação aos níveis de receita esperados pode ter um efeito adverso relevante sobre nós.

Operamos em um setor altamente competitivo e as ações de nossos concorrentes podem nos afetar adversamente.

Enfrentamos intensa concorrência em determinadas rotas no Brasil, tanto de companhias aéreas consolidadas, operadores de charter e potenciais novos entrantes em nosso mercado, bem como com relação às nossas unidades de negócios Azul Fidelidade, Azul Cargo e Azul Viagens. Em particular, a concorrência é forte em um número limitado de rotas e mercados onde nossa rede se sobrepõe à de nossos principais concorrentes. Em 31 de dezembro de 2025, 16% das nossas rotas domésticas se sobrepunham às da Gol, e 14% se sobrepunham às da LATAM Airlines.

As decisões de nossos concorrentes que aumentam a capacidade geral do setor ou que expandem a capacidade em regiões, mercados ou rotas específicas, bem como quaisquer outras decisões estratégicas que aumentem a participação de mercado de um concorrente, podem ter um impacto adverso relevante sobre nós. Nosso crescimento e o sucesso de nosso modelo de negócios podem estimular nossos concorrentes a adotarem estratégias similares, intensificando a competição em nossos mercados. Se esses concorrentes adotarem e executarem com sucesso modelos de negócios semelhantes, poderemos ser afetados adversamente.

Podemos enfrentar uma maior concorrência de participantes existentes e novos no mercado brasileiro. Além disso, qualquer consolidação de companhias aéreas no Brasil e na América Latina pode impactar adversamente nossos negócios, condições financeiras e resultados das nossas operações. O setor de transporte aéreo é altamente sensível a descontos nos preços e ao uso de políticas de preços agressivas. Mudanças nas práticas, inclusive com relação a taxas de alteração e cancelamento, como resultado da pandemia da COVID-19, já levaram a mais ajustes de preços entre nossos concorrentes. Outros fatores, como frequência de voos, disponibilidade de horários, reconhecimento da marca e qualidade dos serviços oferecidos (como programas de fidelidade, salas VIP em aeroportos, entretenimento a bordo e outras comodidades) também têm um impacto significativo na competitividade do mercado. Além disso, as barreiras de entrada no mercado doméstico são relativamente baixas e não podemos garantir que os concorrentes existentes ou novos players em nossos mercados não oferecerão preços mais baixos, serviços mais atraentes ou expandirão a capacidade de suas rotas em um esforço para obter maior participação no mercado. Também podemos enfrentar a concorrência de companhias aéreas internacionais à medida que elas introduzem e expandem seus serviços para o Brasil. Além da concorrência entre as companhias aéreas regulares e as operadoras de charter, o setor aéreo brasileiro enfrenta a concorrência de alternativas de transporte terrestre, como ônibus interestaduais e automóveis. Por fim, o governo brasileiro e os órgãos reguladores podem dar preferência a novos participantes ou apoiar nossos concorrentes, como com a concessão de novos slots e slots atuais nos aeroportos brasileiros, como ocorreu anteriormente com relação a novos slots no aeroporto de Congonhas.

Além disso, os avanços tecnológicos podem reduzir a demanda por viagens aéreas. Por exemplo, novos desenvolvimentos em videoconferências e outros métodos de comunicação eletrônica podem reduzir a necessidade de reuniões presenciais, introduzindo uma nova dimensão de concorrência ao setor, à medida que os viajantes buscam alternativas mais acessíveis para as viagens aéreas.

Nosso programa Azul Fidelidade enfrenta uma concorrência significativa dos programas de fidelidade de outras grandes companhias aéreas, bem como dos programas de fidelidade oferecidos por outras companhias aéreas e empresas de cartão de crédito. Os membros em potencial têm muitas alternativas de programa de fidelidade para escolher e selecionam com base em fatores como taxas de acúmulo e resgate, companhias aéreas e parceiros de co-branding, benefícios e reputação. Outros

4.1 Descrição dos fatores de risco

programas de fidelidade, juntamente com cartões de crédito voltados para viagens, podem oferecer taxas de acúmulo de pontos mais vantajosas ou melhores oportunidades de resgate, levando os clientes a perceberem essas alternativas como mais atrativas do que o programa Azul Fidelidade e seus cartões de crédito de marca. Além disso, novos concorrentes podem ter como alvo os parceiros de negócios e membros da Azul Fidelidade ou entrar no setor de marketing de fidelidade.

A Azul Viagens enfrenta uma concorrência significativa, inclusive de agências de viagens, operadoras de turismo, agências e mercados de viagens on-line e agências de viagens business-to-business (B2B). O sucesso da Azul Viagens depende da atratividade de seu modelo de negócios de intermediação de serviços turísticos prestados aos clientes. O desempenho e as perspectivas de crescimento do negócio da Azul Viagens podem ser afetados negativamente se não nos anteciparmos e respondermos às mudanças nas tendências de mercado e nas preferências dos clientes. A Azul Viagens também está sujeita a riscos de desintermediação no setor de turismo, onde os clientes podem adquirir os pacotes de viagens diretamente de fornecedores, como redes hoteleiras, locadoras de veículos, operadoras de cruzeiros e seguradoras.

Não podemos garantir que um aumento na concorrência enfrentada pela Azul Fidelidade ou pela Azul Viagens não terá um efeito adverso sobre o crescimento de nossos negócios, sejam nestes segmentos específicos ou em geral. Se não formos capazes de nos ajustar rapidamente ao cenário competitivo em evolução em nossos mercados, isso poderá nos afetar adversamente.

Qualquer um desses eventos pode resultar em um efeito adverso material sobre nós.

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

Nosso sucesso depende de melhorias na coordenação e no desenvolvimento do controle do espaço aéreo brasileiro e da infraestrutura aeroportuária. O grande crescimento da aviação civil no Brasil nos últimos anos tem pontuado a necessidade de melhorias substanciais e investimentos governamentais nestas áreas. Problemas técnicos e operacionais nos sistemas de controle de tráfego aéreo brasileiro no passado levaram a grandes atrasos de voos, cancelamentos de voos acima do normal e aumento do congestionamento nos aeroportos. Se estes desafios persistirem ou piorarem, eles podem nos afetar e afetar nossa estratégia de crescimento de forma materialmente adversa.

Alguns aeroportos que são importantes para nossas operações possuem limitações substanciais. Por exemplo, os slots no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, são totalmente utilizados, enquanto o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, opera sob restrições, incluindo uma restrição de até 6,5 milhões de passageiros por ano, imposto pelo governo federal em janeiro de 2024. Outros aeroportos brasileiros importantes, por exemplo, Brasília, Salvador, Belo Horizonte (Confins), São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Rio de Janeiro (Galeão), têm limitado o número de direitos de pouso por dia devido às limitações de infraestrutura. Qualquer condição que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas vitais para nossa estratégia, ou que restrinja nossa capacidade de manter nossos direitos de aterrissagem, slots e destinos existentes e de obter novos, poderá nos afetar adversamente de forma significativa.

Novas restrições operacionais e técnicas impostas pelas autoridades brasileiras nos aeroportos que operamos ou naqueles que esperamos operar também podem nos afetar negativamente. Não podemos garantir que o governo brasileiro irá investir na infraestrutura de aviação brasileira para aumentar a capacidade em aeroportos movimentados e, conseqüentemente, concessões adicionais de novos slots para companhias aéreas.

Similarmente, não podemos garantir que os detentores de concessões de operação dos aeroportos que atendem nossas rotas farão os investimentos necessários.

Uma maior consolidação no setor aéreo brasileiro e global pode nos afetar negativamente.

Tendo em vista o ambiente competitivo em que operamos, é possível uma maior consolidação no setor aéreo brasileiro e global, seja por meio de aquisições, *joint ventures*, parcerias ou alianças estratégicas. Os efeitos de tal consolidação no setor são difíceis de prever. Nossos concorrentes podem aumentar sua escala, diversidade e força financeira, potencialmente adquirindo uma vantagem competitiva sobre nós, o que nos afetaria negativamente. As consolidações dentro do setor e as mudanças nas alianças internacionais provavelmente afetarão o cenário competitivo. Isso pode levar à formação de novas companhias aéreas e alianças com mais recursos financeiros, redes globais mais extensas e estruturas de custo mais baixas do que as nossas, o que pode nos afetar adversamente.

Na medida em que regularmente analisamos e discutimos a nossa posição estratégica, incluindo alianças, acordos de codeshare, investimentos, aquisições, acordos interline e melhorias no nosso

4.1 Descrição dos fatores de risco

programa de fidelidade e podemos manter discussões futuras com outras companhias aéreas sobre discussões semelhantes. Por exemplo, em 15 de janeiro de 2025, celebramos um Memorando de Entendimento Não Vinculante com a Abra, holding controladora da Gol, para explorar a possibilidade de uma combinação de negócios entre a Azul e a Gol, e, em 23 de maio de 2024, firmamos um acordo de cooperação comercial (codeshare) para conectar nossas malhas aéreas no Brasil por meio de um acordo de compartilhamento de voos. No entanto, em 25 de setembro de 2025, anunciamos o encerramento das discussões comerciais com a Abra relacionadas a esse potencial transação, bem como do acordo de cooperação comercial firmado com a Gol. Na medida em que venhamos a realizar fusões, aquisições ou combinações de negócios, poderemos não ser capazes de integrar com sucesso os negócios e operações das empresas adquiridas, avais governamentais podem sofrer atrasos, os custos de integração e renovação de frota podem ser maiores do que o previsto, as sinergias podem não atender às nossas expectativas, nossas despesas podem aumentar e nossa eficiência operacional pode ser reduzida, fatores que nos afetariam negativamente. Por outro lado, se não participarmos de tais consolidações, nossos concorrentes poderiam expandir sua escala, diversidade e força financeira, potencialmente ganhando uma vantagem competitiva sobre nós e dificultando nossa capacidade de realizar todos os benefícios de nossas próprias parcerias estratégicas.

h) Regulação dos setores em que o emissor atue:

Mudanças na estrutura regulatória da aviação civil brasileira ou em outras políticas do governo brasileiro relacionadas a aviação industrial podem nos afetar negativamente.

As autoridades brasileiras de aviação, como a Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), possuem um papel significativo no monitoramento e influência sobre os desenvolvimentos no mercado de companhias aéreas do Brasil. Em junho de 2022, a ANAC reformulou as regras para alocação de slots nos principais aeroportos brasileiros, priorizando a eficiência operacional, como pontualidade e regularidade, como critério principal. Essas políticas implementadas pela ANAC e por outras autoridades de aviação podem impactar adversamente nossas operações.

Em dezembro de 2018, o ex-presidente do Brasil aprovou a Medida Provisória MP 863/2018, suspendendo as restrições à propriedade estrangeira de ações das companhias aéreas brasileiras. Em 17 de junho de 2019, a Medida Provisória MP 863/2018 foi convertida na Lei nº 13.842/2019, alterando o Código Brasileiro de Aeronáutica, permitindo que 100% das ações com direito a voto de uma companhia aérea brasileira pertencessem a estrangeiros.

Esta medida pode facilitar a entrada de outros *players* no mercado brasileiro de aviação, o que poderá nos afetar adversamente caso não sejamos capazes de manter o mesmo nível de serviço e nossa participação de mercado. Consulte o risco " *Operamos em um setor altamente competitivo e as ações de nossos concorrentes podem nos afetar adversamente.*" deste item 4.1 para mais informações.

Alterações no marco regulatório da aviação civil brasileira, incluindo as políticas da ANAC e/ou da INFRAERO, bem como de outras autoridades de supervisão da aviação, incluindo o Código Brasileiro de Aeronáutica, podem levar a um aumento de custos e alterar a dinâmica competitiva de nosso setor, o que pode nos afetar adversamente. Além disso, outras políticas do governo brasileiro relativas à indústria da aviação podem nos afetar adversamente. Não há garantia de que o governo brasileiro não imporá mais restrições às tarifas aéreas, e tais medidas podem ter um impacto material em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais. Além disso, não podemos garantir que a operação de serviços de transporte aéreo continuará a não depender de uma concessão pelo Poder Público. Mudanças regulatórias que exijam um nível significativo de recursos à conformidade com as novas regulamentações da aviação, por exemplo, poderiam levar a gastos adicionais, consequentemente, nos afetando adversamente.

Para obter uma descrição das mudanças recentes na estrutura regulatória da aviação civil brasileira e da legislação pendente com relação à estrutura regulatória da aviação civil brasileira, consulte o item 1.6 deste Formulário de Referência.

Somos particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas, de forma que determinadas condições econômicas negativas contínuas podem nos afetar negativamente, bem como afetar a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis.

Nossas operações e o setor aéreo em geral são particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas. Condições econômicas adversas, como altas taxas de desemprego, um mercado de crédito restrito, crescimento baixo ou negativo do PIB, taxas de câmbio desfavoráveis, aumento das despesas operacionais de negócios, confiança e poder de compra reduzidos do consumidor, podem levar à redução dos gastos com viagens de lazer e de negócios. Para muitos consumidores, as viagens de lazer são uma despesa supérflua, e os viajantes de curta distância, em particular, podem optar por transporte terrestre como alternativa a viagens aéreas. A pandemia do COVID-19 exacerbou estas tendências, com os viajantes de negócios e outros viajantes cada vez mais substituindo as viagens aéreas por ferramentas

4.1 Descrição dos fatores de risco

de comunicação virtual, como videoconferências e plataformas de comunicação de negócios. Não há garantia de que as viagens de negócios irão se recuperar aos níveis pré-COVID-19.

A recente recessão no Brasil, em conjunto com a instabilidade política, afetou adversamente os setores que têm despesas elevadas com viagens, como o governo, energia, mineração e construção. Além das reduções nas taxas de ocupação, a redução dos gastos com viagens de negócios também afeta a demanda, impactando nossa capacidade de vender um maior número de passagens com margens altas.

Não podemos prever os acontecimentos macroeconômicos ou seu impacto sobre nós, inclusive a volatilidade da taxa de câmbio e o aumento dos preços dos combustíveis, particularmente considerando a guerra entre a Rússia e a Ucrânia, o conflito entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio (incluindo o Hamas, Hezbollah e Houthis), o aumento das tensões entre os Estados Unidos e a Venezuela, entre os Estados Unidos e Cuba, e o conflito envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã, e a contínua tensão política e econômica que se seguiram às eleições presidenciais do Brasil em 2022, mas continuamos esperando enfrentar pressões inflacionárias, esses aumentos de preços podem afetar de forma significativa e adversa nossos negócios, condições financeiras e resultados das operações.

Qualquer mudança significativa nos mercados financeiros globais ou na economia brasileira, causada por qualquer fator, inclusive pandemias, conflitos regionais ou internacionais, conflitos militares, turbulência no mercado associada à falência de bancos, fatores internos ou externos que sustentem a inflação persistente, entre outros fatores, podem aumentar as taxas de juros locais de curto e longo prazo. Tais disrupções podem limitar nosso acesso a novas condições de financiamento favoráveis e emissões de valores mobiliários, afetando negativamente nossos planos de crescimento e investimento. Um ambiente econômico cada vez mais adverso poderia nos afetar negativamente. Além disso, uma instabilidade significativa dos mercados de crédito, capital e financeiro pode resultar no aumento de nossos custos de empréstimo, afetando-nos negativamente.

Podemos enfrentar desafios para conseguir financiamentos em termos aceitáveis, ou de alguma forma. Poderemos precisar modificar nossos planos de aquisição de aeronaves ou incorrer em custos de financiamentos mais altos do que o previsto, o que poderia impactar nossa estratégia de crescimento e operações como um todo. Essas condições também podem afetar adversamente nossa liquidez.

Nós nos beneficiamos de incentivos fiscais em nossas compras de combustível de aviação no Brasil, e esses incentivos fiscais podem ser suspensos, alterados, cancelados, revogados ou não renovados a qualquer momento nos afetando adversamente.

O preço do combustível de aviação que compramos em grande parte dos estados brasileiros é subsidiado por meio de incentivos fiscais fornecidos a nós por esses estados. Dependendo do tipo de acordo, se deixarmos de cumprir nossas obrigações nos acordos de incentivos fiscais que celebramos com esses estados, isso poderia levar a revogação, suspensão ou não renovação desses incentivos fiscais. No entanto, mesmo que cumpramos integralmente com os termos, as autoridades podem ainda optar por o fazer se, por exemplo, deixem de achar o acordo vantajoso.

Para a manutenção desses incentivos, devemos cumprir uma série de obrigações fiscais, trabalhistas, sociais e de proteção e controle ambiental que podem ser questionadas pelas vias administrativas e judiciais, inclusive por terceiros, como o Ministério Público Federal, outros estados brasileiros, ou mesmo outras autoridades públicas.

Não podemos garantir que as leis e regulamentações aplicáveis aos incentivos fiscais ficarão inalteradas ou que estes incentivos serão efetivamente mantidos com as mesmas condições favoráveis até o término de sua vigência. Adicionalmente, não podemos renovar esses incentivos em condições similares após a expiração dos prazos atuais.

Além disso, não podemos garantir que novos incentivos fiscais serão editados por Lei após o vencimento dos incentivos fiscais dos quais atualmente nos beneficiamos. Além disso, não podemos garantir que, se esses novos incentivos forem criados, seremos elegíveis ou que seus termos e condições sejam equivalentes ou mais favoráveis do que os termos e condições atualmente em vigor. Se os incentivos fiscais já existentes forem alterados ou expirarem e não formos capazes de renová-los, ou se novos incentivos fiscais forem criados após o término dos vigentes, ou se os termos e condições de quaisquer novos incentivos forem menos benéficos para nós quanto os atualmente em vigor, também podemos ser afetados adversamente.

Novos incentivos fiscais firmados entre a Azul e os estados brasileiros observarão as regras gerais estabelecidas por meio da Lei Complementar nº 160/17. Regimes tributários concedidos antes da promulgação da Lei Complementar nº 160/17, foram validados pelo Conselho Nacional de Política Fazendária ("CONFAZ"), não podendo, portanto, ser cancelados. Embora os acordos fiscais que não sigam esses procedimentos possam ser revogados a qualquer tempo ou possam ter sua legalidade questionada,

4.1 Descrição dos fatores de risco

geralmente, os estados brasileiros não concedem novos incentivos fiscais sem atender às regras gerais estabelecidas pela Lei Complementar nº 160/2017. No entanto, se algum desses incentivos fiscais for cancelado, revogado, suspenso ou não renovado, os preços do combustível de aviação aumentariam e poderíamos ser forçados a reduzir o nosso número de voos, o que poderia levar a um impacto significativo em nossos resultados e nos afetar adversamente.

Em 20 de dezembro de 2023, o Congresso Nacional aprovou Emenda Constitucional nº 132/23, instituindo uma reforma do sistema tributário nacional. Nos termos do texto aprovado, foram extintos os seguintes tributos: (i) três tributos federais: o Imposto sobre Produtos Industrializados ("IPI"); o Programa de Integração Social ("PIS"); e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social ("COFINS"); (ii) um tributo estadual: o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços ("ICMS"); e (iii) um tributo municipal: o Imposto sobre Serviços ("ISS"). Em substituição a esses cinco tributos, a Emenda Constitucional nº 132/23 instituiu (i) a Contribuição Sobre Bens e Serviços ("CBS"), de competência da União; e (ii) o Imposto Sobre Bens e Serviços ("IBS"), de competência compartilhada entre os Estados, o Distrito Federal e os Municípios. A Reforma Tributária ainda precisa ser regulamentada, por meio de Leis Complementares a serem aprovadas pelo Congresso Nacional. De acordo com a Lei Complementar nº 214/2025, o transporte aéreo regional contará com regime específico, com redução de 40% da alíquota padrão. Embora a alíquota total ainda não esteja definida, estima-se que seja próxima de 28%.

A reforma tributária será implementada a partir de 2027, com período de transição até 2032, e entrará completamente em vigor em 2033. Diversos aspectos ainda dependem de regulamentação, não sendo possível determinar integralmente seus efeitos.

Além disso, a partir de 2026, a Lei nº 15.270/2025 de 26 de novembro de 2025 revogou a isenção sobre dividendos e passou a prever retenção de 10% sobre dividendos pagos a (i) pessoas físicas residentes e domiciliadas no Brasil acima de R\$ 50 mil mensais e (ii) não residentes fiscais. Investidores estrangeiros poderão ter direito a crédito tributário, ainda pendente de regulamentação.

Adicionalmente, a Lei Complementar nº 224/2025 de 26 de dezembro de 2025 elevou a alíquota de IR na fonte sobre juros sobre capital próprio de 15% para 17,5% e reduziu certos incentivos fiscais. O governo federal também aumentou alíquotas de IOF sobre determinadas operações, incluindo câmbio e crédito.

Certas leis tributárias podem estar sujeitas a várias interpretações controversas pelas autoridades fiscais, e qualquer aumento no valor da tributação como resultado de contestações de nossas posições fiscais pode afetar adversamente nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais. Além disso, estamos sujeitos a auditorias das autoridades fiscais nos níveis federal, estadual e municipal. Como resultado de tais auditorias, nossas posições fiscais podem ser contestadas pelas autoridades fiscais, com base nas mesmas bases de nossas disputas atuais. Não há garantia de que as provisões para tais processos (se houver) serão corretas, que nenhuma exposição fiscal adicional será identificada e que nenhuma reserva fiscal adicional será exigida para qualquer exposição fiscal. Também não podemos garantir que o governo brasileiro não alterará outros tributos ou criará novos impostos que afetem negativamente nossas operações. O fisco brasileiro vem intensificando o número de fiscalizações. Quaisquer processos judiciais e administrativos relacionados a questões tributárias perante os tribunais, incluindo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais ("CARF") e os tribunais administrativos estaduais e municipais, podem nos afetar adversamente.

Alterações na legislação tributária ou na interpretação considerada para tais normas na esfera administrativa ou no judiciário podem aumentar os encargos tributários aos quais estamos sujeitos, afetando adversamente os resultados da Companhia.

O estado brasileiro, em âmbito federal ou estadual, constantemente propõe alterações nos regimes tributários em vigor, modificando os encargos tributários que recaem sobre nós. Essas alterações incluem modificações nas alíquotas vigentes e, ocasionalmente, a criação de tributos temporários, cujos recursos são destinados para fins estabelecidos pelo governo. Além disso, devido à complexidade do sistema tributário brasileiro, o entendimento e a interpretação de certas normas e tratamentos fiscais podem ser revisitados nas esferas administrativas e judiciária, o que pode alterar de forma adversa nosso resultado.

Recentemente, foi promulgada a Emenda Constitucional nº 132/2023 e a Lei Complementar nº 214/2025, que instituem uma ampla reforma no sistema tributário sobre o consumo, com a substituição de diversos tributos (tais como ICMS, IPI, ISS, PIS e COFINS) por novos tributos de base ampla, o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), além do Imposto Seletivo (IS). Embora a parte da regulamentação da reforma ainda esteja em discussão, a sua implementação ocorrerá de forma gradual ao longo dos próximos anos e poderá demandar adaptações operacionais e sistêmicas significativas, além de afetar a carga tributária efetiva incidente sobre diferentes atividades da Companhia. Haverá um período de transição a partir de 2026, com implementação total da CBS em 2027 e do IBS em 2033. Não é possível prever como essa nova legislação será interpretada ou aplicada, se será alterada

4.1 Descrição dos fatores de risco

antes de entrar em vigor ou posteriormente, nem como afetará nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais. Não podemos assegurar que essa reforma, bem como eventuais mudanças ou divergências de interpretação, não terão efeitos adversos não apenas sobre nós, mas também sobre diversos setores da economia brasileira e os mercados em que atuamos.

Como parte da reforma tributária em curso, a Lei nº 15.270/25 revogou a isenção de imposto de renda sobre dividendos a partir de 2026 e instituiu retenção de 10% sobre dividendos pagos por companhias brasileiras a (i) pessoas físicas residentes no Brasil, na medida em que os pagamentos mensais excedam R\$ 50.000, e (ii) acionistas não residentes. Em relação aos juros sobre capital próprio, a Lei Complementar nº 224/25 elevou a alíquota de retenção do imposto de renda de 15% para 17,5%.

Além disso, devido à complexidade do sistema tributário brasileiro, o entendimento e a interpretação de determinadas normas fiscais podem variar ao longo do tempo, inclusive nas esferas administrativa e judicial, o que pode gerar exposições não previstas e impactar adversamente os resultados financeiros da Companhia.

Não há garantias de que mudanças legislativas, regulatórias ou jurisprudenciais, inclusive aquelas oriundas da reforma tributária ou relativas à tributação de lucros e dividendos, não resultem em efeitos adversos relevantes para os negócios, desempenho e posição financeira da Companhia. Além disso, a modificação, suspensão, cancelamento ou não renovação de benefícios ou incentivos fiscais atualmente aplicáveis também pode impactar negativamente a Companhia de forma material.

Estamos sujeitos a custos e riscos associados à mudança de leis e regulamentações que afetam nossos negócios, inclusive aquelas relacionadas à venda de produtos ao consumidor. Especificamente, os desenvolvimentos nas leis de proteção de dados e privacidade podem prejudicar nossos negócios, condições financeiras ou resultados operacionais.

Operamos em um ambiente regulatório e jurídico complexo, nos expondo a riscos de conformidade e litígio que podem afetar de forma relevante nossos resultados operacionais. Essas leis podem mudar, às vezes significativamente, devido a eventos políticos, econômicos ou sociais. Algumas das principais leis e regulamentações federais, estaduais ou municipais no Brasil que nos afetam incluem aquelas relacionadas a produtos de consumo, responsabilidade pelo produto ou proteção ao consumidor; aquelas relacionadas a práticas de marketing e vendas; leis trabalhistas e empregatícias, incluindo leis de salário e hora-extra; leis tributárias ou suas interpretações; leis e regulamentações de proteção de dados e privacidade; e leis e regulamentações de valores mobiliários e câmbio.

Por exemplo, as leis de proteção de dados e privacidade estão sendo desenvolvidas para refletir as mudanças culturais e dos consumidores em relação à proteção de dados pessoais. Estas leis podem ser interpretadas de formas que podem prejudicar nossas operações. Não há garantia de que teremos recursos financeiros suficientes para cumprir quaisquer novas regulamentações ou competir com sucesso no contexto de um ambiente regulatório em constante mudança.

Quaisquer novas leis ou regulamentações promulgadas ou aprovadas no Brasil ou em outras jurisdições em que operamos podem nos impor obrigações regulatórias não previstas anteriormente. Isso pode exigir que incorramos em custos adicionais para implementar mudanças ou controles operacionais e sistêmicos dentro dos prazos exigidos. Caso não sejamos capazes de cumprir as exigências, podemos enfrentar restrições a nossas operações.

i) Países estrangeiros onde o emissor atue:

Os acontecimentos e as percepções de riscos em outros países, inclusive em outros mercados emergentes, nos Estados Unidos e na Europa, bem como os acontecimentos relacionados ao conflito entre Rússia e Ucrânia, ao conflito entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio (incluindo o Hamas), ao aumento das tensões entre os Estados Unidos e a Venezuela, entre os Estados Unidos e Cuba, e ao conflito envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã, podem afetar adversamente a economia brasileira e o preço dos valores mobiliários brasileiros, inclusive o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

O mercado de valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras é influenciado pelas condições econômicas e de mercado no Brasil e, em graus variados, pelas condições de mercado em outros mercados latino-americanos e emergentes, bem como nos Estados Unidos, Europa e outros países. Caso as condições dos mercados globais ou da economia se deteriorarem, as empresas brasileiras poderão enfrentar impactos adversos em seus negócios. A fragilidade da economia global nos últimos anos tem sido caracterizada por fatores como níveis mais baixos de confiança do consumidor e das empresas, diminuição do investimento empresarial, diminuição do consumo, maior desemprego, redução da renda e do valor dos bens, crescimento global reduzido, falências bancárias, inflação persistente, volatilidade da moeda e disponibilidade limitada de crédito e acesso a capital. As condições econômicas e de mercado em outros

4.1 Descrição dos fatores de risco

países, incluindo os Estados Unidos, os países europeus, e os mercados emergentes, podem afetar a disponibilidade de crédito e o volume de investimento estrangeiro no Brasil e em outros países em que fazemos negócios, em graus variados. Por exemplo, a turbulência do mercado causada por falências bancárias nos Estados Unidos em março de 2023 e a venda forçada do Credit Suisse demonstram os riscos financeiros internacionais aos quais estamos expostos. Os desenvolvimentos ou as condições econômicas em outros países de mercados emergentes afetaram significativamente a disponibilidade de crédito para empresas brasileiras, levando a saídas substanciais de fundos do Brasil e uma diminuição dos investimentos estrangeiros no Brasil, o que afetou as perspectivas de crescimento da economia brasileira. Qualquer um desses fatores pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos resultados operacionais e condição financeira.

Além disso, os acontecimentos globais relacionados à invasão da Ucrânia pela Rússia (i) contribuíram para o aumento dos preços da energia, do petróleo e de outras commodities, (ii) geraram incertezas nos mercados de capitais globais, o que levou a aumento da volatilidade de preços nos mercados de ações dos Estados Unidos e da Europa, e (iii) redesenharam as políticas de sanções internacionais. As ações militares russas e as sanções subsequentes podem afetar negativamente a economia global e os mercados financeiros, potencialmente levando à instabilidade e à redução de liquidez nos mercados de capitais, principalmente se as sanções persistirem por um período prolongado ou se as tensões geopolíticas resultarem em operações militares ampliadas em escala global. Além disso, a recente guerra entre a Rússia e a Ucrânia, acompanhada do impacto das sanções contra a Rússia e a possibilidade de atos de retaliação podem resultar em um aumento dos ataques cibernéticos.

Além disso, as recentes tensões globais decorrentes do conflito entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio (incluindo o Hamas, Hezbollah e Houthis), bem como o conflito envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã perturbaram e podem continuar a perturbar o ambiente econômico regional ou global. No final de fevereiro de 2026, os Estados Unidos e Israel lançaram operações militares significativas contra o Irã, que respondeu com ataques retaliatórios com mísseis e drones contra Israel, bases militares dos Estados Unidos e países do Golfo, incluindo Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Catar, Kuwait e Bahrein. Esse conflito causou um número significativo de vítimas na região, interrompeu viagens aéreas comerciais, danificou infraestrutura crítica, suspendeu efetivamente o transporte marítimo pelo Estreito de Ormuz e gerou forte volatilidade nos mercados globais de petróleo e gás natural. A duração e o alcance final desse conflito permanecem incertos. Um conflito prolongado ou em expansão pode resultar em danos nas condições econômicas regionais e globais, volatilidade persistente nos mercados de energia e deterioração adicional da atividade comercial e financeira no Oriente Médio e globalmente. Embora não operemos no Oriente Médio, os efeitos sobre nossos negócios, bem como a duração e a intensidade desses efeitos na economia global (incluindo disrupções nas cadeias de suprimentos, inflação, aumento das taxas de juros e imposição de sanções), são inerentemente imprevisíveis.

Os riscos políticos permanecem elevados, principalmente, da continuidade da guerra na Ucrânia, do conflito entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio, a relação de médio prazo entre os Estados Unidos e a China, a incerteza sobre as instabilidades governamentais na Europa e outros riscos geopolíticos regionais, bem como tendências, como o aumento do protecionismo econômico, *onshoring* e *nearshoring*. Além disso, com Donald J. Trump assumindo a presidência dos EUA novamente em 2025, as mudanças previstas nas políticas econômicas, comerciais e fiscais dos Estados Unidos e nas relações exteriores podem influenciar ainda mais as economias globais e regionais e a dinâmica do mercado.

Em 5 de novembro de 2024, Donald Trump foi eleito para um segundo mandato como Presidente dos Estados Unidos e assumiu o cargo em janeiro de 2025. Desde seu retorno ao poder, o governo Trump tem reforçado políticas econômicas de caráter protecionista, incluindo a ampliação de tarifas sobre diversos produtos originários de parceiros comerciais estratégicos, como China, EU e Brasil. Desde o primeiro trimestre de 2025, o governo dos Estados Unidos anunciou e implementou tarifas adicionais sobre uma ampla gama de importações provenientes de diversos países, incluindo o Brasil, além de ampliar o uso de medidas de defesa comercial e reforçar a fiscalização aduaneira. Outras jurisdições responderam com tarifas recíprocas e restrições comerciais, e novas medidas podem ser adotadas no futuro.

No caso específico do Brasil, o governo dos Estados Unidos anunciou a imposição de uma tarifa de 50% sobre certas importações brasileiras, incluindo bens industriais, com vigência a partir de 6 de agosto de 2025, salvo exceções específicas como no setor de aviação em que foi de 10%. As justificativas apresentadas pelo governo dos Estados Unidos incluem preocupações com supostas restrições de compromissos comerciais e de direitos humanos. A adoção dessa tarifa tem potencial para reduzir a competitividade das exportações brasileiras nesses segmentos, afetar fluxos comerciais bilaterais e gerar impactos negativos sobre cadeias produtivas e setores exportadores relevantes para a economia brasileira, o que pode impactar nossa Companhia, não sendo possível garantir que essas tarifas aumentarão ainda mais.

Esses desenvolvimentos e eventuais mudanças adicionais nas políticas comerciais dos Estados Unidos ou internacionais, incluindo a evolução de controles de exportação, sanções e outras políticas

4.1 Descrição dos fatores de risco

relacionadas ao comércio, bem como a incerteza contínua em relação a tais políticas, podem levar a um enfraquecimento adicional das condições de negócios para o setor aéreo, que pode impactar negativamente nossas operações através de maiores desafios nas cadeias de suprimentos, volatilidade nos preços de commodities e redução dos gastos discricionários e da confiança do consumidor, entre outros fatores. Qualquer um dos fatores acima pode prejudicar nossos negócios, resultados operacionais e condições financeiras, e não podemos antecipar todas as formas pelas quais essas condições podem nos afetar adversamente.

As nossas operações dependem de equipamentos, tecnologias e serviços provenientes dos Estados Unidos e de outros países, muitos dos quais podem ser impactados por essas medidas. As interrupções resultantes podem gerar custos mais elevados ou atrasos na aquisição de materiais críticos.

As preocupações com a possibilidade de conflito armado também são relevantes para a evolução da situação de segurança na Venezuela e na América Latina. Nos últimos meses, os Estados Unidos aumentaram a pressão política e militar sobre a liderança do país, incluindo o posicionamento de navios em suas fronteiras marítimas e a declarando publicamente que o espaço aéreo sobre a Venezuela deveria ser considerado fechado. Em 3 de janeiro de 2026, os Estados Unidos conduziram uma operação conjunta entre o Departamento de Justiça e forças militares para capturar e prender Nicolás Maduro e sua esposa e levá-los a julgamento em Nova York, o que incluiu ataques aéreos contra determinados alvos na Venezuela, e o Presidente Donald J. Trump indicou que os Estados Unidos supervisionarão uma transição do governo venezuelano.

É difícil prever o desenvolvimento da situação de segurança, política e econômica na Venezuela e da região, e seus possíveis desdobramentos, incluindo a escalada de conflitos militares e a possibilidade de instabilidade civil e social, que podem afetar adversamente nossos negócios.

A materialização desses riscos pode afetar o crescimento global, aumentar a volatilidade da economia brasileira e diminuir o interesse dos investidores em ativos do Brasil e de outros países nos quais atuamos. Isso, por sua vez, pode afetar de forma relevante e adversa o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, dificultando nosso acesso aos mercados de capitais e, consequentemente, o financiamento de nossas operações no futuro. Seu impacto potencial nos mercados de capitais brasileiros e em nossas operações comerciais continua sendo um risco significativo.

Podemos não conseguir expandir nossas operações nos Estados Unidos e na Europa e podemos ser afetados negativamente se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se não conseguirmos cumprir as estruturas regulatórias da aviação civil dos Estados Unidos e da Europa.

Não podemos garantir que as leis e regulamentações das jurisdições nas quais operamos (incluindo, sem limitação, regulamentações de imigração e segurança, que afetam diretamente os passageiros) permanecerão como estão ou que novas leis adversas a nós não serão promulgadas. Qualquer um desses eventos pode afetar negativamente a nós e nossa capacidade de sustentar ou expandir nossas operações internacionais.

Por exemplo, a FAA (*Federal Aviation Administration*) audita periodicamente as autoridades reguladoras da aviação de outros países, dando uma classificação nos termos da Avaliação Internacional de Segurança da Aviação (IASA). O Brasil é atualmente "Categoria 1", o que significa que está em conformidade com os requisitos de segurança da ICAO (*International Civil Aviation Organization*). No entanto, não podemos garantir que continuará a atender aos padrões internacionais de segurança, e não temos controle direto sobre sua conformidade com as diretrizes da IASA.

Se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se não conseguirmos cumprir as estruturas regulatórias da aviação civil dos Estados Unidos e da Europa, nossa capacidade de manter ou expandir os serviços para ou nos Estados Unidos e na Europa poderá ser restringida, o que, por sua vez, poderá nos afetar negativamente.

j) Questões sociais:

Aumentos nos benefícios trabalhistas, disputas sindicais, greves e outras interferências relacionados aos nossos funcionários podem nos afetar negativamente.

Nossos negócios são intensivos em mão de obra, com as despesas de pessoal (salários e benefícios) representando 15,6%, 16,9% e 14,3% de nossas despesas operacionais totais para os anos de 2025, 2024 e 2023, respectivamente. Todos os funcionários das companhias aéreas brasileiras, inclusive os nossos, são representados por sindicatos regionais de aviação e por dois sindicatos nacionais: (i) o Sindicato Nacional Aeronautas e (ii) o Sindicato Nacional dos Aeroviários.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Reajustes salariais e de custo de vida são negociados anualmente entre esses sindicatos e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), que representa todas as companhias aéreas brasileiras. As condições e jornadas de trabalho do aeronauta são reguladas pela legislação federal e pelos regulamentos específicos da ANAC. Os termos e condições futuros das convenções coletivas do trabalho podem se tornar mais caros para nós como resultado negociações obrigatórias entre os sindicatos e o SNEA. Além disso, determinados grupos de funcionários, como pilotos e técnicos de manutenção de aeronaves têm habilidades altamente especializadas e não podem ser facilmente substituídos, o que pode causar um efeito adverso se o tamanho de nossos negócios aumentar e não conseguirmos contratar profissionais qualificados. Qualquer processo trabalhista ou outra disputa trabalhista envolvendo funcionários pode nos afetar negativamente ou interferir em nossa capacidade de realizar nossas operações comerciais normais.

Estamos sujeitos também a investigações periódicas e regulares por parte das autoridades trabalhistas, incluindo o Ministério do Trabalho e o Ministério Público do Trabalho, para garantir a nossa conformidade com as normas e regulamentos trabalhistas, incluindo aqueles relacionados à saúde e segurança ocupacional. Essas investigações podem resultar em multas e processos que podem nos afetar de forma relevante e adversa. Por exemplo, em fevereiro de 2017, o Ministério Público do Trabalho entrou com uma ação contra nós alegando violações das normas trabalhistas, incluindo limites de jornada diária de trabalho e períodos de descanso. O Ministério Público do Trabalho pleiteou aproximadamente R\$ 66 milhões a título de indenização.

Podemos incorrer em perdas financeiras e danos à nossa reputação devido aos riscos de ESG.

Os riscos ambientais e sociais são considerados questões materiais para o nosso negócio, pois podem afetar a geração de valor no curto, médio e longo prazo, ambos do ponto de vista de nossa organização e de nossos principais stakeholders. Ainda, entendemos risco ambiental e social como a possibilidade de perdas decorrentes da exposição a eventos ambientais e sociais decorrentes das nossas atividades. Também reconhecemos o risco climático como um risco ambiental e social emergente. A mudança climática é um risco aos nossos clientes, fornecedores e nossas operações, incluindo bens e equipamentos.

Além dos riscos regulatórios e de conformidade relacionados as leis ambientais e políticas climáticas, mudanças nas preferências dos consumidores e nas atitudes da sociedade podem, ao longo do tempo, influenciar a demanda pelo transporte aéreo. Alguns consumidores, especialmente em determinados mercados, podem demonstrar maior preocupação com o impacto ambiental da aviação e maior interesse por alternativas com menor emissão de carbono, bem como por temas como diversidade, inclusão, saúde e segurança, direitos humanos e padrões de governança. Embora a demanda global por transporte aéreo continue crescendo e ainda não haja evidência clara de queda relevante diretamente atribuída a essas tendências, tais fatores podem impactar negativamente nossas receitas e resultados operacionais.

As empresas estão enfrentando um crescimento do escrutínio de clientes, reguladores, investidores e outras partes interessadas em relação a suas práticas e divulgações de ESG. Isso inclui práticas e divulgações relacionadas a riscos ambientais e sociais, bem como relacionadas a iniciativas de diversidade, inclusão, saúde e segurança e direitos humanos e padrões de governança. Como resultado, podemos enfrentar uma pressão para melhorar às nossas práticas e divulgações de ESG. Também podemos não conseguir concluir determinadas iniciativas ou metas, nos prazos anunciados inicialmente ou de alguma forma, devido a restrições tecnológicas, legais, de custo ou outras, que podem estar dentro ou fora do nosso controle. Além disso, ações ou declarações que possamos tomar com base em expectativas, suposições ou informações de terceiros que atualmente acreditamos serem razoáveis podem, posteriormente, ser consideradas imprecisas ou sujeitas a interpretações errôneas.

Nossa reputação e imagem de marca podem ser adversamente afetadas por qualquer falha real ou percebida em manter práticas satisfatórias relacionadas ao nosso meio ambiente, segurança, diversidade, equidade e inclusão ou outras metas sociais e de governança. Tais falhas incluem (i) qualquer descumprimento de leis federais, estaduais, bem como de normas e acordos e internacionais relacionados a questões de ESG, incluindo compromissos voluntários, como os Princípios do Equador, Princípios para o Investimento Responsável e Pacto Nacional pela Erradicação do Trabalho Escravo, entre outros, (ii) percepções dos clientes sobre nossas campanhas publicitárias, acordos de patrocínio ou programas de marketing, incluindo preocupações de *greenwashing* em relação às nossas campanhas publicitárias e programas de marketing relacionados às nossas iniciativas de sustentabilidade e (iii) percepções do cliente sobre declarações feitas por nós, nossos funcionários e executivos, agentes ou outros terceiros. Danos à nossa reputação ou imagem de marca ou perda de confiança do cliente em nossos serviços podem afetar adversamente nossos negócios e resultados financeiros, bem como exigir recursos adicionais para reconstruir nossa reputação.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Se não conseguirmos, ou se houver a percepção de que não conseguimos, cumprir com iniciativas de ESG, poderemos estar sujeitos a vários outros impactos adversos, inclusive a um possível envolvimento e/ou litígio com as partes interessadas, mesmo que essas iniciativas sejam atualmente voluntárias. Por exemplo, tem havido cada vez mais alegações de *greenwashing* contra empresas que fazem reivindicações significativas de ESG, usualmente citando uma variedade de deficiências percebidas em suas ações, declarações ou metodologia, especialmente porque as percepções de sustentabilidade das partes interessadas continuam a evoluir. Este risco é observado especificamente no setor aéreo, onde reclamações associadas ao uso de "combustível de aviação sustentável" e compensações de carbono têm sido objeto de um intenso escrutínio e de responsabilidades associadas.

Além disso, novas regulamentações governamentais podem resultar em formas novas ou mais rigorosas de supervisão ESG, bem como ampliar exigências de reporte, diligência e divulgação, tanto obrigatórios quanto voluntárias. Essas alterações podem acarretar um aumento dos custos de conformidade relacionados a ESG, mas não se limitando, ao aumento dos custos relacionados com a conformidade, o envolvimento dos *stakeholders* e a contratação de seguros, aumentando assim os nossos custos e despesas operacionais globais. Estes aumentos poderão ter um efeito material adverso em nossos negócios, resultados operacionais e condição financeira.

k) Questões ambientais:

O setor aéreo está sujeito a regulamentações ambientais cada vez mais rigorosas, e a não conformidade com tais regulamentações pode nos afetar negativamente.

O setor de transporte aéreo está sujeito a leis e regulamentações federais, estaduais, locais e estrangeiras cada vez mais rigorosas (incluindo as dos Estados Unidos e da Europa), relacionados à proteção do meio ambiente. Essas leis e regulamentações endereçam questões relacionadas a emissões atmosféricas, níveis de ruído, descartes em águas superficiais e subterrâneas, qualidade da água potável e gerenciamento de substâncias perigosas, óleos e materiais residuais.

No que diz respeito às responsabilidades civis, as leis ambientais brasileiras adotam um regime de responsabilidade objetiva (*i.e.* independentemente da existência de culpa) e solidária. Essas leis e regulamentações são aplicadas por várias autoridades governamentais. O descumprimento de tais leis e regulamentações pode sujeitar o infrator a sanções administrativas e criminais, além da obrigação de reparar ou indenizar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros. De acordo com as leis e regulamentações ambientais brasileiras, a desconsideração da personalidade jurídica de uma empresa pode ocorrer sempre que esta criar obstáculos ao ressarcimento de prejuízos causados ao meio ambiente.

Podemos ser responsabilizados por violações cometidas por terceiros contratados para descartar nossos resíduos, entre outras atividades. Além disso, podemos não possuir todas as licenças ambientais válidas consideradas necessárias pelas autoridades ambientais para realizar nossas atividades, o que poderia nos sujeitar a penalidades administrativas e criminais, além da obrigação de reparar eventuais danos causados ao meio ambiente.

Dependendo do grau de irregularidade, as multas administrativas podem chegar a um valor de até R\$ 50 milhões, ou pode ser imposta penalidade de suspensão total ou parcial de nossas atividades, de acordo com o Decreto Federal nº 6.514/2008. Leis e regulamentações estaduais e municipais podem impor sanções administrativas distintas em valores menores ou maiores do que os acima mencionados.

l) Questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição:

Estamos sujeitos a riscos associados à mudança climática, incluindo maior regulamentação de nossas emissões de CO₂, mudanças nas preferências dos consumidores e o potencial aumento da frequência de eventos climáticos severos que podem impactar em nossas operações e infraestrutura.

Os esforços de transição para um futuro de baixo carbono aumentaram o foco dos órgãos reguladores globais, regionais e nacionais nas mudanças climáticas e nas emissões de gases de efeito estufa, incluindo as emissões de CO₂.

Em 2016, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) criou uma resolução que cria o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - CORSIA*), fornecendo uma estrutura para uma medida baseada no mercado global para estabilizar as emissões de dióxido de carbono na aviação civil internacional (ou seja, voos da aviação civil que partem de um país e chegam a outro). O CORSIA está sendo implementado em fases, começando com a participação dos estados-membros da OACI de forma voluntária durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma primeira fase (de 2024 a 2026) e uma

4.1 Descrição dos fatores de risco

segunda fase (de 2027 a 2035). Atualmente, o CORSIA se concentra na definição de padrões para monitoramento, relatório e verificação de emissões de operadores aéreos, bem como na definição de etapas para compensar as emissões de carbono após 2021. Alguns detalhes do programa CORSIA ainda precisam ser desenvolvidos e podem ser afetados por acontecimentos políticos nos países participantes ou pelos resultados da fase piloto do programa. Em 2020, começamos a reportar nossas emissões às autoridades brasileiras. A partir de 2027, a observância das disposições do CORSIA será mandatória.

Na medida em que a maioria dos países em que operamos continua a ser membro da ICAO, no futuro poderemos ser afetados por regulamentações adotadas de acordo com a estrutura do CORSIA. Além disso, esperamos que o CORSIA aumente as despesas operacionais das companhias aéreas que operam internacionalmente. No momento, as despesas das nossas obrigações futuras nos termos do CORSIA são incertos, e o impacto potencial dessas despesas dependerá, em última análise, de vários fatores, inclusive das emissões de base, do preço das licenças de emissão ou compensações que precisaríamos adquirir, da eficiência de nossa frota e do número de voos sujeitos a essas exigências. Há também uma incerteza significativa com relação ao futuro fornecimento e preço de créditos de carbono e combustível de aviação sustentável (SAF), que poderiam nos permitir reduzir nossas emissões de CO₂.

Devido à natureza competitiva do setor aéreo e à imprevisibilidade do mercado de viagens aéreas, não podemos oferecer nenhuma garantia de que conseguiremos aumentar nossas tarifas, impor sobretaxas ou, de outra forma, aumentar as receitas ou diminuir outros custos operacionais o suficiente para compensar nossas despesas das obrigações previstas no CORSIA. Caso o CORSIA não entre em vigor conforme o esperado, nós e outras companhias aéreas poderemos ficar sujeitos a uma série de restrições imprevisíveis e inconsistentes de emissões nacionais ou regionais, criando uma colcha de retalhos de exigências regulatórias complexas que poderiam afetar os concorrentes globais de formas diferentes, sem oferecer melhorias ambientais significativas na aviação.

Além disso, a proliferação de regulamentações e impostos nacionais sobre emissões de carbono nos países em que temos operações domésticas, incluindo regulamentações ambientais que o setor aéreo está enfrentando no Brasil, também pode afetar nossos custos de operações e nossas margens.

As preocupações com as mudanças climáticas e as emissões de gases de efeito estufa podem resultar em regulamentações (incluindo requisitos de reporte de empresas) ou tributação adicional das emissões de aeronaves no Brasil, nos Estados Unidos ou na Europa. Tais alterações podem ser difíceis de implementar e podem exigir que incorramos em despesas adicionais significativas para cumpri-las, inclusive impondo medidas, processos e procedimentos de controles internos adicionais significativos em relação a assuntos que não estavam sujeitos a supervisão e reporte.

Além disso, alguns aeroportos adotaram, e outros poderão adotar no futuro, metas de emissão de gases de efeito estufa ou metas relacionadas ao clima que poderão afetar nossas operações ou exigir que façamos mudanças ou investimentos em nossa infraestrutura. As expectativas de reporte também estão aumentando, inclusive por parte de instituições financeiras e parceiros comerciais.

A União Europeia propôs uma diretiva para ampliar o esquema de comércio de emissões existentes, ou ETS, em cada Estado membro da União Europeia à todas as companhias aéreas. Em junho de 2022, o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu se posicionaram a respeito de um conjunto de medidas para reformar o ETS como parte do programa "Fit for 55" da União Europeia, uma iniciativa publicada pela Comissão Europeia em julho de 2021. Em 6 de dezembro de 2022, o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu chegaram a um acordo político provisório sobre a revisão das regras do ETS aplicáveis ao setor de aviação. Segundo o acordo provisório, o ETS teria um escopo restrito, aplicando-se apenas a voos intraeuropeus, incluindo voos de partida para o Reino Unido e a Suíça, enquanto o CORSIA se aplicaria a voos extra europeus de e para países terceiros participantes do CORSIA de 2022 a 2027. Em 2023, a União Europeia adotou uma nova legislação que estende esse escopo restrito do ETS até 2027, mas exige uma revisão da eficácia do CORSIA em 2026. Se o CORSIA não for considerado suficientemente eficaz, isso potencialmente levaria à expansão do ETS para incluir todos os voos que partem da União Europeia e do Espaço Econômico Europeu. Além disso, em 2023, a União Europeia adotou uma legislação que imporá um mandato de combustível de aviação sustentável (SAF) sobre o combustível fornecido nos aeroportos da União Europeia. No âmbito deste mandato 2% do combustível de aviação fornecido na União Europeia deveria ser SAF a partir de 2025, com a porcentagem aumentando gradativamente até 70% em 2050. Esperamos que esse mandato aumente o custo do SAF na União Europeia. Cada estado membro da União Europeia vem desenvolvendo seus próprios requisitos, como um mandato SAF na França que entrou em vigor em 1º de janeiro de 2022. Atualmente, operamos três rotas de e para a Europa (Lisboa, Porto e Madri) e atendemos a outros destinos na Europa por meio de nossos acordos de codeshare.

Todas essas atividades e desenvolvimentos regulatórios relacionados à mudança climática podem afetar negativamente nossos negócios e resultados financeiros. Isso pode exigir que reduzamos nossas emissões antes que as tecnologias de redução economicamente viáveis estejam disponíveis, potencialmente nos forçando a fazer investimentos em equipamentos ou tecnologias, compra de créditos

4.1 Descrição dos fatores de risco

de carbono ou incorrer em outras despesas relacionados às nossas emissões. Essa atividade também pode nos afetar indiretamente, aumentando nossas despesas operacionais, inclusive as despesas de combustível.

Conforme os consumidores se tornam mais conscientes dos impactos da mudança climática, alguns clientes podem optar por uma companhia aérea que eles percebem como mais sustentável. Os clientes empresariais podem optar por usar alternativas para viajar, como reuniões virtuais. A expansão do transporte ferroviário de alta velocidade em mercados agora servidos por voos de curta distância pode fornecer aos passageiros alternativas de baixo carbono se comparadas a voar conosco. Nossos ativos utilizados para garantir empréstimos, incluindo aeronaves, peças de reposição e vagas em aeroportos, podem perder valor à medida que a demanda dos clientes muda e as economias mudam para alternativas de baixo carbono, o que pode aumentar nosso custo de financiamento.

Por último, os potenciais efeitos físicos agudos e crônicos das alterações climáticas, como o aumento da frequência e gravidade das tempestades, inundações, incêndios, subida do nível do mar, queimadas, calor excessivo, alterações a longo prazo nos padrões meteorológicos e outros eventos relacionados com o clima, podem afetar nossas operações, infraestrutura e resultados financeiros. Impactos operacionais, como cancelamento de voos, podem resultar em perda de receita. Poderíamos incorrer em despesas significativas para melhorar a resiliência climática de nossa infraestrutura e, de outra forma, preparar, responder e mitigar tais efeitos físicos da mudança climática. Não somos capazes de prever razoavelmente a materialidade futura de quaisquer perdas ou custos potenciais associados aos efeitos físicos das mudanças climáticas.

Impactos operacionais dos efeitos físicos agudos e crônicos das alterações climáticas, tais como atrasos, desvios ou cancelamento de voos, exigiram-nos, e poderão exigir-nos ainda mais no futuro, despesas operacionais ou de capital adicionais, reduzir a procura de algumas das nossas ofertas de voos ou, de outro modo, afetar negativamente a nossa atividade, condições financeiras ou resultados operacionais. Poderemos incorrer em custos significativos para melhorar a resiliência climática das nossas infraestruturas e para nos prepararmos, respondermos e atenuarmos os efeitos físicos das alterações climáticas. As implicações a longo prazo de tais eventos, particularmente em áreas operacionais importantes, enfatizam a importância de medidas proativas para enfrentar estes desafios.

m) Outras questões não compreendidas nos itens anteriores:

A incerteza econômica e a instabilidade política no Brasil podem afetar negativamente a Companhia e o preço de negociação das nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

O Brasil passou por instabilidades econômicas devido a vários eventos políticos e econômicos nos últimos anos, como a desaceleração do crescimento do PIB e impactos sobre os índices de oferta, incluindo níveis de investimento e de uso de tecnologia na produção, e índices de demanda, incluindo taxas de emprego e níveis de renda. Consequentemente, a incerteza sobre se o governo brasileiro será capaz de aprovar as reformas econômicas necessárias para endereçar a deterioração das contas públicas e da economia tem levado a uma queda na confiança do mercado na economia brasileira. A economia do Brasil continua sujeita a políticas e ações governamentais que, se não forem bem-sucedidas ou implementadas, poderão afetar as operações e o desempenho financeiro das empresas, incluindo a nossa. A recente instabilidade econômica e política no Brasil contribuiu para o declínio da confiança do mercado na economia brasileira, e para aumento da incerteza.

Nos últimos anos, o cenário político brasileiro passou por intensa instabilidade, principalmente devido ao desdobramento de um esquema de corrupção envolvendo vários políticos, inclusive membros do alto escalão do governo. Isso resultou no *impeachment* de uma presidente brasileira e em ações judiciais movidas contra seu sucessor e sua equipe. Várias investigações sobre alegações de lavagem de dinheiro e corrupção, conduzidas pelo Ministério Público Federal do Brasil, tiveram um impacto negativo na economia, ambiente político e mercado de capitais brasileiros, bem como prejudicaram a imagem e a reputação das empresas envolvidas. A maior destas investigações foi conhecida como *Lava Jato*. Membros do governo brasileiro, bem como altos executivos de grandes empresas estatais, enfrentaram alegações ou condenações por crimes relacionados a crimes políticos de corrupção e lavagem de dinheiro, ou entraram em acordos de delação premiada ou de leniência. Embora a força-tarefa relacionada à *Lava Jato* tenha sido encerrada em fevereiro de 2021, não podemos garantir que novas investigações não serão iniciadas ou que outras pessoas não se tornarão objeto de investigação.

Não temos controle sobre, e não podemos prever, se tais investigações, alegações, condenações, acordos judiciais e acordos levarão a uma maior instabilidade política e econômica ou se novas alegações, condenações, acordos judiciais ou acordos contra ou com autoridades governamentais, executivos e/ou empresas surgirão no futuro. Além disso, não podemos prever o resultado de tais alegações, condenações, acordos judiciais e acordos, nem seu efeito sobre a economia brasileira.

4.1 Descrição dos fatores de risco

As manifestações políticas no Brasil nos últimos anos, inclusive na sequência da eleição presidencial de 2022, também afetaram as percepções dos investidores sobre o Brasil. Qualquer dificuldade do governo federal em conseguir maioria no congresso nacional pode resultar em impasse, agitação política e manifestações massivas e/ou greves que podem afetar adversamente as operações da Companhia. Incertezas em relação às políticas monetária e fiscal, bem como à legislação pertinente, podem contribuir para a instabilidade econômica e aumentar a volatilidade do mercado de títulos brasileiros.

Não podemos garantir que outros eventos políticos atuais ou futuros, incluindo novas alegações contra autoridades governamentais anteriores ou atuais, não venham a causar ainda mais instabilidade na economia brasileira, nos mercados de capitais ou na cotação de nossas ações.

Além disso, as políticas que o governo atual pode adotar ou alterar podem ter efeitos adversos relevantes sobre o ambiente macroeconômico no Brasil, bem como sobre as empresas que operam no Brasil, inclusive a nossa. Para mais informações, consulte *“Não podemos prever quais políticas o Presidente do Brasil poderá adotar ou alterar durante seu mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira.”*

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

Não podemos prever quais políticas o Presidente do Brasil poderá adotar ou alterar durante o seu mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira, e a incerteza política pode aumentar conforme nos aproximarmos da próxima eleição presidencial em outubro de 2026.

Luis Inácio Lula da Silva foi eleito presidente em outubro de 2022, para o mandato de quatro anos que se iniciou em janeiro de 2023. As incertezas em relação à implementação, pelo novo governo, principalmente considerando que a maioria eleita para o legislativo federal é de partido de oposição do presidente eleito, de mudanças nas políticas monetária e fiscal, bem como o clima político instaurado após as eleições podem contribuir para a instabilidade econômica e podem aumentar a volatilidade do mercado de títulos brasileiros.

O presidente do Brasil tem poder para determinar políticas monetárias e fiscais e expedir atos governamentais relativos à condução da economia brasileira e, consequentemente, afetar as operações e o desempenho financeiro das empresas, incluindo o nosso desempenho. Não podemos prever quais políticas serão mantidas e quais políticas poderão ser adotadas ou alteradas durante o mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira. Além disso, a incerteza sobre se o governo brasileiro em exercício implementará mudanças na política ou na regulamentação no futuro pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para o aumento da volatilidade dos valores mobiliários emitidos no exterior por empresas brasileiras. Para mais informações acerca de alterações na regulamentação que podem afetar adversamente a Companhia, ver o risco *“Mudanças na estrutura regulatória da aviação civil brasileira ou em outras políticas do governo brasileiro relacionadas a aviação industrial podem nos afetar negativamente.”* deste item 4.1. do Formulário de Referência.

O Brasil realizará sua próxima eleição presidencial em outubro de 2026, um evento historicamente associado a níveis elevados de incerteza política e econômica. Períodos eleitorais no Brasil frequentemente resultam em maior volatilidade nos mercados financeiros, mudanças na política econômica e alterações nas prioridades regulatórias, o que podem afetar adversamente as condições macroeconômicas e a confiança dos investidores. Qualquer instabilidade resultante pode impactar negativamente o consumo, a disponibilidade de crédito e a atividade empresarial em geral no país e, como consequência, pode afetar as nossas condições financeiras, resultados operacionais e o valor de negociação de nossas ações.

Quaisquer novas políticas ou mudanças nas políticas atuais, bem como em qualquer legislação específica a que a Companhia esteja sujeita podem ter um efeito adverso relevante sobre nós ou sobre o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

O governo brasileiro exerceu, e continua a exercer, influência significativa sobre a economia brasileira, o que, combinado com as condições políticas e econômicas do Brasil, pode afetar adversamente nossas operações e o preço de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

O governo brasileiro regularmente exerce influência significativa sobre a economia do país e, ocasionalmente, faz mudanças significativas nas políticas e regulamentações monetárias, de crédito, fiscais e outras. Em seus esforços para controlar a inflação e endereçar outros desafios econômicos, o governo brasileiro têm frequentemente se valido de medidas como mudanças nas políticas monetárias e fiscais, controles de preços, controles de taxas de câmbio, desvalorizações de moedas, controles de capital e

4.1 Descrição dos fatores de risco

restrições importantes, entre outras medidas. Não temos controle, e não podemos prever, as medidas ou políticas que o governo brasileiro poderá adotar no futuro. Nós e o preço de mercado dos nossos valores mobiliários podemos ser afetados negativamente por mudanças nas políticas do governo brasileiro, bem como por fatores econômicos gerais, incluindo, sem limitação:

- crescimento ou desaceleração da economia brasileira;
- taxas de juros e políticas monetárias;
- taxas de câmbio e flutuações cambiais;
- inflação;
- liquidez dos mercados domésticos de capital e de financiamentos;
- controles de importação e exportação;
- controles de câmbio e restrições sobre remessas para o exterior e pagamentos de dividendos;
- mudanças em leis e regulamentações com base em interesses políticos, sociais e econômicos;
- política fiscal e mudanças nas leis tributárias, incluindo interpretações relacionadas pelas autoridades fiscais;
- instabilidade econômica, política e social, incluindo greves gerais e manifestações em massa;
- aumentos no desemprego;
- normas trabalhistas e de seguridade social;
- mudanças nas leis e regulamentações ambientais, de saúde e segurança;
- escassez e racionamento de energia e água;
- questões de saúde pública, inclusive epidemias e pandemias, como a pandemia do COVID-19;
- intervenção do governo brasileiro na modificação ou rescisão de concessões existentes;
- o controle ou a influência do governo brasileiro sobre determinadas empresas produtoras e refinadoras de petróleo; e
- outros acontecimentos políticos, sociais e econômicos no Brasil ou que o afetem.

De 2014 a 2016, o Brasil passou por uma recessão e, de 2017 a 2019, sua economia cresceu lentamente. O Produto Interno Bruto ("PIB") cresceu 1,1% em 2019, mas como resultado da pandemia da COVID-19, e do seu impacto econômico, diminuiu 4,1% em 2020. A economia voltou a crescer em 2021, apresentando um PIB de 4,6%, excedendo a perda causada pelos efeitos da pandemia da COVID-19. O PIB cresceu sucessivamente, sendo 3,2% em 2023, 3,4% em 2024 e 2,5% em 2025. Apesar disso, a recente guerra tarifária implementada pelos Estados Unidos a partir de 2025 contra grande parte dos países do mundo, incluindo o Brasil, juntamente com o aumento das tensões geopolíticas envolvendo os Estados Unidos e a Venezuela no início de 2026, tem gerado incertezas nos mercados, o que pode levar a uma contração do crescimento da economia global, o que pode afetar negativamente o PIB do Brasil para os próximos anos. Não podemos prever os impactos da guerra tarifária na economia mundial e no Brasil, mas uma eventual recessão poderá afetar adversamente a Companhia.

Ademais, o governo brasileiro está sob pressões crescentes da população para implementar reformas econômicas. Não podemos prever quais medidas o governo brasileiro tomará em resposta às crescentes pressões macroeconômicas ou de outra forma.

A incerteza em relação aos acontecimentos políticos e sobre se o atual governo ou futuros governos brasileiros implementarão mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores no futuro, conflitos militares, a atual turbulência no setor bancário global, fatores internos ou externos que sustentam a inflação persistente, entre outros fatores, podem afetar o desempenho econômico e contribuir para a incerteza econômica no Brasil, o que pode ter um efeito adverso sobre nós e nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs. A recente instabilidade econômica e política no Brasil tem impactado negativamente a percepção da economia brasileira, contribuindo para uma maior volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros, o que também pode afetar negativamente a Companhia e o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs. Não podemos prever quais políticas futuras serão adotadas pelos governos brasileiros atuais ou futuros, ou se essas políticas resultarão em consequências adversas para a economia brasileira ou causarão um efeito adverso sobre nós. Para mais informações, consulte o risco "A incerteza econômica e a instabilidade política no Brasil podem afetar negativamente a Companhia e o preço de negociação das nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs" deste item 4.1.

A inflação e medidas do governo brasileiro para conter a inflação têm, historicamente, afetado negativamente a economia brasileira e o mercado de capitais brasileiro. Se a inflação continuar alta no futuro, pode nos afetar adversamente e o preço de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

No passado, o Brasil experimentou taxas de inflação extremamente altas e, portanto, implementou políticas monetárias que resultaram em uma das maiores taxas de juros do mundo. As pressões inflacionárias, em conjunto com os esforços do governo brasileiro de controlar a inflação tiveram efeitos negativos significativos sobre a economia brasileira em geral. A elevação da inflação, pode deteriorar o

4.1 Descrição dos fatores de risco

poder aquisitivo das famílias e reduzir o horizonte de planejamento dos agentes da economia, podendo afetar negativamente a demanda por nossos produtos e serviços e, consequentemente, o desempenho da Companhia. Estes fatores, combinados com as incertezas em relação a potencial intervenção governamental futura contribuíram para a instabilidade econômica e aumentaram a volatilidade nos mercados de capitais brasileiros.

De acordo com o *Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo* (IPCA), as taxas de inflação brasileiras foram de 4,3%, 4,8% e 4,6% para os anos de 2025, 2024 e 2023. Existe o risco de o Brasil experimentar altos níveis de inflação novamente no futuro. Estas pressões inflacionárias podem levar o governo brasileiro a intervir na economia, potencialmente introduzindo políticas que podem nos afetar negativamente e ao preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

No passado, as intervenções do governo brasileiro incluíram a manutenção de uma política monetária restritiva com altas taxas de juros que restringiram o acesso a crédito, reduziram o crescimento econômico, e causaram volatilidade nas taxas de juros. Por exemplo, o *Comitê de Política Monetária do Banco Central do Brasil* (COPOM) tem frequentemente ajustado as taxas de juros em períodos de incerteza econômica para atingir as metas estabelecidas na política econômica do governo brasileiro. A taxa SELIC (*Sistema Especial de Liquidação e Custódia*), a taxa overnight do Banco Central, conforme estabelecido pelo COPOM, aumentou de 10,00% no início de 2014 para 14,25% em 2016. A taxa SELIC foi então reduzida nos anos subsequentes, reduzindo a taxa SELIC para 7,00% em 31 de dezembro de 2017, 6,50% em 31 de dezembro de 2018, 4,50% em 31 de dezembro de 2019 e 2,00% em 31 de dezembro de 2020.

A partir de março de 2021, as pressões inflacionárias começaram a aumentar em razão de disrupções na cadeia de produção global, aumento dos preços de *commodities*, e fatores domésticos. Para endereçar estas pressões e ancorar as expectativas de inflação, o COPOM aumentou progressivamente a taxa SELIC, chegando a 9,25% em 31 de dezembro de 2021. Em 31 de dezembro de 2025, 2024, 2023 e 2022, a taxa SELIC foi de 15,00%, 12,25%, 11,75 e 13,75%.

Por outro lado, políticas mais brandas do governo e do Banco Central, em conjunto com reduções nas taxas de juros contribuíram para o aumento da inflação no passado. Isso pode continuar causando aumento da volatilidade no crescimento e necessidade de aumentos repentinos e significativos nas taxas de juros, o que poderia nos afetar negativamente e aumentar nosso endividamento.

A Companhia não pode garantir que irá implementar medidas eficazes para reduzir os impactos da inflação em suas operações, o que pode levar a uma diminuição do lucro líquido, o que nos afetaria negativamente. As pressões inflacionárias também podem afetar negativamente nossa capacidade de acessar mercados financeiros estrangeiros, o que nos afetará negativamente.

Qualquer novo rebaixamento da classificação de crédito do Brasil poderia afetar negativamente o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

A classificação de crédito soberano do Brasil está atualmente abaixo do grau de investimento pelas três principais agências de classificação de crédito. Consequentemente, os preços dos valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras foram afetados adversamente. Uma nova recessão no Brasil, a continuidade da incerteza política, ou outros fatores, podem levar a novos rebaixamentos de classificação.

Podemos ser afetados negativamente pelas percepções dos investidores sobre os riscos relacionados à classificação de crédito da dívida soberana do Brasil. As agências de classificação de risco avaliam regularmente os ratings soberanos do Brasil se baseando em diversos fatores, incluindo tendências macroeconômicas, condições fiscais e orçamentárias, níveis de endividamento e potenciais mudanças desses fatores. O Brasil perdeu o grau de investimento da sua dívida soberana pelas três principais agências de classificação de crédito sediadas nos Estados Unidos, Standard & Poor's, Moody's e Fitch, em 2015. Em 12 de abril de 2022, a Moody's reafirmou o rating Ba2 do Brasil com perspectiva estável, e a Standard & Poor's reafirmou o rating de crédito soberano do Brasil em BB- com perspectiva estável. Em 14 de julho de 2022, a Fitch reafirmou o rating de crédito soberano do Brasil em BB- e elevou sua perspectiva para estável, o qual reafirmou em 20 de dezembro de 2022. Em 15 de dezembro de 2023, a Fitch elevou o rating soberano do Brasil para BB com perspectiva estável. Em 19 de dezembro de 2023, a Standard & Poor's elevou o rating soberano do Brasil para BB com perspectiva estável.

Na data deste Formulário de Referência, os ratings de crédito soberano do Brasil eram BB com perspectiva estável, Ba1 com perspectiva estável e BB com perspectiva positiva pela Standard & Poor's, Moody's e Fitch, respectivamente, os quais seguem abaixo do grau de investimento.

Qualquer novo rebaixamento da classificação de crédito soberano do Brasil poderia aumentar a percepção de risco dos investidores, o que pode afetar adversamente o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

4.1 Descrição dos fatores de risco

A instabilidade da taxa de câmbio pode ter efeitos adversos sobre a economia brasileira, sobre nosso negócio e sobre o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

A moeda brasileira tem sido historicamente volátil, passando por frequentes desvalorizações nas últimas três décadas. Ao longo desse período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e usou várias políticas cambiais, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas (com ajustes variando de diária a mensal), controles cambiais, mercados de taxas de câmbio duplas e um sistema de taxas de câmbio flutuantes. Enquanto a desvalorização de longo prazo do real está geralmente vinculada à taxa de inflação no Brasil, a desvalorização do real no curto prazo tem resultado em flutuações significativas na taxa de câmbio entre o real, o dólar americano e outras moedas. Em 2021, o real se desvalorizou em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2021, a taxa de venda do dólar norte-americano era de R\$ 5,58 por US\$ 1,00. Em 2022, o real se valorizou em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2022, a taxa de venda do dólar norte-americano era de R\$ 5,22 por US\$ 1,00. Em 2023, o real se valorizou ainda mais em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2023, a taxa de venda do dólar norte-americano informada pelo Banco Central era de R\$ 4,84 por US\$ 1,00. Em 2024, o real se desvalorizou em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2024, a taxa de venda do dólar norte-americano era de R\$ 6,19 por US\$ 1,00, enquanto em 31 de dezembro de 2025 era de R\$ 5,50 por US\$ 1,00. Não há garantia de que o real não venha a se desvalorizar ainda mais em relação ao dólar norte-americano ou a outras moedas no futuro.

Uma desvalorização do real em relação ao dólar americano poderia criar pressões inflacionárias no Brasil, o que pode levar o governo brasileiro a aumentar as taxas de juros, entre outras medidas. Qualquer desvalorização do real também pode limitar o acesso aos mercados de capitais internacionais e reduzir o valor de nossos resultados em dólares americanos. Políticas macroeconômicas restritivas implementadas para endereçar estas questões podem reduzir a estabilidade da economia brasileira e afetar negativamente nossas operações e nossa lucratividade. Além disso, reações nacionais e internacionais a políticas econômicas restritivas podem ter um impacto negativo sobre a economia brasileira. Essas políticas e quaisquer reações a elas podem nos afetar negativamente, restringindo o acesso aos mercados financeiros estrangeiros e levando a novas intervenções governamentais. Uma desvalorização do real em relação ao dólar americano, em especial em um contexto de desaceleração econômica, também pode reduzir os gastos dos consumidores, aumentar as pressões deflacionárias e impedir o crescimento econômico.

Por outro lado, uma valorização do real em relação ao dólar norte-americano e a outras moedas estrangeiras pode impactar negativamente as contas correntes de câmbio do Brasil. Nós e alguns de nossos fornecedores compramos bens e serviços de países fora do Brasil. Portanto, mudanças no valor do dólar norte-americano em comparação com outras moedas podem afetar os custos dos bens e serviços que compramos. Dependendo da situação, a desvalorização ou valorização do real em relação ao dólar norte-americano e a outras moedas estrangeiras pode restringir o crescimento da economia brasileira, e impactar negativamente nossos negócios, resultados operacionais e lucratividade.

Em períodos recentes, o real tem passado por uma significativa depreciação frente o dólar norte-americano, acompanhado de uma grande volatilidade, dos pontos de vista de magnitude e rapidez. Esta rápida depreciação pode ter um efeito adverso sobre nós, uma vez que a velocidade destes avanços nos deixa com tempo limitado para ajustar nossas tarifas e outras fontes de renda para compensar o aumento dos custos.

A maior parte de nossas receitas está vinculada ao real e uma parte significativa de nossas operações – incluindo despesas de combustível, determinados contratos de arrendamento de aeronaves, contratos de manutenção de horas de voo e seguro de aeronaves – é denominada em moeda estrangeira ou vinculada a ela. Além disso, temos e podemos incorrer em valores substanciais de obrigações financeiras ou de arrendamento denominadas em dólares americanos, despesas de combustível vinculados ao dólar americano e endividamento denominado em dólares americanos ou exposições semelhantes a outras moedas estrangeiras. Em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, 45,5%, 43,6% e 45,5% de nossas despesas operacionais, respectivamente, eram denominadas em moeda estrangeira ou vinculadas a ela. Estas despesas operacionais estão, portanto, sujeitas a flutuações da taxa de câmbio e podem nos levar a ter despesas adicionais substanciais na medida em que o real se desvaloriza, o que pode nos afetar de maneira adversa.

Além disso, a guerra entre a Rússia e a Ucrânia fez com que os preços do petróleo Brent aumentassem acentuadamente, passando de cerca de US\$ 75 por barril no final de 2021 para US\$ 128 por barril em 8 de março de 2022. Em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, o preço do petróleo Brent era de US\$ 60,85 por barril, US\$73,98 por barril e US\$ 77,04 por barril, respectivamente. Houve uma volatilidade significativa nos preços do Brent em 2022 e, em menor grau, em 2023 e 2024, com aumento da volatilidade em 2025. Não há certeza de que os preços do petróleo Brent não aumentarão no futuro, o que poderá aumentar as nossas despesas operacionais denominadas em dólares norte-americanos. Em 2025, nossas

4.1 Descrição dos fatores de risco

despesas operacionais denominadas em dólares norte-americanos aumentaram 1,9 ponto percentual em relação a 2024, principalmente devido à necessidade de contratar aeronaves sob acordos ACMI.

Nem sempre estamos totalmente protegidos contra as flutuações cambiais. Tendo em vista os fatores acima, não há garantia de que poderemos nos proteger contra os efeitos das flutuações do real. A desvalorização do real poderia levar a pressões inflacionárias no Brasil, taxas de juros mais altas e impactos negativos na economia brasileira, o que poderia nos prejudicar, restringir o nosso acesso aos mercados financeiros e provocar intervenções governamentais, inclusive a implementação de políticas recessivas. Adicionalmente, a desvalorização do real pode diminuir os gastos do consumidor e reduzir o crescimento da economia como um todo.

Qualquer depreciação do real em relação ao dólar americano pode nos afetar de maneira adversa, potencialmente levando a menores margens de lucro ou a perdas operacionais. Essas perdas podem ser resultado dos aumentos nos custos denominados em dólares americanos (inclusive custos de combustível), aumento nas despesas com juros ou perdas cambiais em obrigações fixas não cobertas e endividamento denominado em moeda estrangeira.

As variações nas taxas de juros podem ter efeitos adversos sobre nós.

Estamos expostos ao risco de variações nas taxas de juros, principalmente em relação à (i) Taxa SOFR (*Secured Overnight Funding Rate*) (ii) Taxa de Depósito Interbancário, ou Taxa CDI. Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2025, 2024 e 2023, (i) o índice médio anual da SOFR foi 4,24%, 4,99% e 5,01%, respectivamente, e (ii) o índice médio da Taxa CDI foi de 14,32%, 10,08% e 13,04%, respectivamente.

Se as taxas de juros do mercado continuarem subindo, nosso endividamento e outras obrigações atreladas à taxas variáveis resultarão em maiores encargos financeiros. Isso pode afetar adversamente nosso fluxo de caixa, nossa capacidade de cumprir os *covenants* acordados e nossas obrigações sob nosso endividamento e arrendamentos existentes. Além disso, talvez não possamos ajustar os preços que cobramos para compensar o aumento dos pagamentos.

Aumentos significativos no consumo, inflação ou outras pressões macroeconômicas podem levar a novos aumentos nas taxas de juros. Por exemplo, os preços das ações listadas na B3 S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão (incluindo as da Companhia) são altamente sensíveis às variações das taxas de juros dos Estados Unidos e pela performance das principais bolsas de valores dos Estados Unidos. Um aumento nas taxas de juros em outros países, especialmente nos Estados Unidos, poderia reduzir a liquidez geral e o interesse dos investidores nos mercados de capitais brasileiros.

Além disso, embora políticas monetárias restritivas no Brasil, com altas taxas de juros, possam restringir o crescimento do país e a disponibilidade de crédito, políticas mais brandas do governo e do Banco Central e reduções nas taxas de juros podem levar a aumentos na inflação e aumento da volatilidade da economia e à necessidade de aumentos repentinos e significativos nas taxas de juros. Estes desdobramentos podem afetar adversamente nossos negócios.

Mudanças nas leis tributárias brasileiras podem ter um impacto adverso nos impostos aplicáveis à alienação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

A Lei 10.833, de 29 de dezembro de 2003 dispõe que a alienação de ativos localizados no Brasil por um não residente para um residente ou não residente no Brasil está sujeita à tributação no Brasil, independentemente de a alienação ocorrer fora ou dentro do país. Esta disposição resulta na imposição de imposto de renda sobre os ganhos decorrentes da alienação de nossas ações ordinárias por um não residente no Brasil a um residente ou não residente no Brasil. No entanto, não há nenhuma orientação judicial determinando se as ADRs devem ser consideradas ativos localizados no Brasil, não podemos prever se os tribunais brasileiros irão decidir que o imposto de renda de acordo com a Lei 10.833 se aplica a ganhos calculados sobre alienações dos nossos ADRs. Caso a alienação de ativos seja interpretada como incluindo a alienação dos nossos ADRs, esta lei tributária resultaria na imposição de impostos retidos na fonte sobre a venda dos nossos ADRs por um não residente do Brasil para um residente ou não residente no Brasil. Como qualquer ganho ou perda reconhecido por um detentor de ADR Norte-Americano na alienação de ações ordinárias ou ADRs geralmente será tratado como ganho ou perda de fonte norte-americana para fins de crédito de imposto estrangeiro nos EUA, o Detentor dos EUA pode não ser capaz de se beneficiar de um crédito de imposto estrangeiro para o imposto de renda brasileiro cobrado sobre a alienação de ações ordinárias ou ADRs, a menos que o Detentor dos EUA possa aplicar o crédito contra o imposto de renda federal dos EUA a pagar sobre outras receitas de fontes estrangeiras.

O governo brasileiro pode impor controles cambiais e restrições significativas às remessas de reais para o exterior, o que afetaria adversamente sua capacidade de converter e remeter dividendos ou outras distribuições ou o produto da venda de nossas ações ordinárias. Isso também

4.1 Descrição dos fatores de risco

poderá afetar a nossa capacidade de efetuar pagamentos de dividendos ou outras distribuições a investidores não brasileiros e reduziria o valor de mercado de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, e nossa capacidade de cumprir obrigações de pagamento em moeda estrangeira.

Em caso de desequilíbrios graves, o governo brasileiro pode impor restrições a remessa de recursos de investimentos no Brasil e a conversão do real em moedas estrangeiras. O governo brasileiro impôs tais restrições de remessa pela última vez por um breve período em 1989 e no início de 1990. Enquanto não possamos prever se tais medidas do governo brasileiro serão reintroduzidas, caso elas sejam, isso poderá prejudicar ou impedir a capacidade dos titulares de ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, de converter dividendos ou outras distribuições ou o resultado de qualquer venda de nossas ações ordinárias em dólares americanos e de remeter dólares americanos para o exterior, nossa capacidade de fazer pagamentos de dividendos ou outras distribuições a não investidores brasileiros e nossa capacidade de cumprir obrigações de pagamento em moeda estrangeira. A imposição de tais restrições teria um efeito material adverso no valor de mercado de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, e em nossa capacidade de acessar mercados de capitais estrangeiros.

Um mercado de negociação ativo e líquido para nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, pode não ser mantido, o que poderá afetar de forma adversa o preço de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

Um mercado de negociação público ativo e líquido para nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, pode não ser mantido. Atualmente, nossos ADRs são negociados nos Estados Unidos em mercado de balcão, e não em bolsa de valores nacional norte-americana, como a NYSE. A negociação em mercado de balcão pode apresentar liquidez mais limitada, maior volatilidade, menor cobertura por analistas e maior dificuldade para execução de ordens em comparação com valores mobiliários listados em bolsa de valores nacional norte-americana. Mercados de negociação ativos e líquidos geralmente resultam em menor volatilidade de preços e compras e vendas de ações mais eficientes. Se um mercado de negociação ativo não for mantido, a liquidez e o preço de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, podem ser seriamente prejudicados.

O investimento em valores mobiliários negociáveis negociados em países emergentes, como o Brasil, costuma apresentar maiores níveis de risco em relação aos investimentos em valores mobiliários emitidos em países com situação política e condições econômicas estáveis. Esses investimentos são geralmente considerados de natureza especulativa. O mercado de capitais brasileiro é substancialmente menor, menos líquido, mais volátil e mais concentrado do que os principais mercados de capitais internacionais. Em 31 de dezembro de 2025, as empresas listadas na B3 tinham um valor de mercado agregado de R\$ 4,8 trilhões e um volume médio diário negociado de R\$ 30,3 bilhões, de acordo com a B3. Essas características de mercado podem limitar substancialmente a habilidade dos detentores de nossas ações ordinárias de vendê-las ao preço desejado e no momento de sua preferência e isso pode ter um efeito adverso no preço de mercado de nossas ações ordinárias.

Investimentos no Brasil, como nas nossas ações, estão sujeitos a riscos econômicos e políticos, incluindo, entre outros fatores, mudanças no ambiente regulatório, tributário, econômico e político, que podem afetar a capacidade dos investidores de receber pagamentos, total ou parcialmente, em relação aos seus investimentos, bem como restrições a investimentos estrangeiros e à repatriação de capital investido.

Adicionalmente, em 2023, 2024 e 2025, a volatilidade foi intensificada por eventos climáticos extremos no Brasil, incluindo secas e enchentes, que afetaram setores-chave da economia, bem como por tensões geopolíticas e pressões inflacionárias persistentes. Esses fatores interromperam a produção agrícola, a geração de energia e a infraestrutura de transporte, contribuindo para maior volatilidade de preços, pressões nas cadeias de suprimentos e maior incerteza quanto às perspectivas de crescimento de curto prazo do Brasil. Esses fatores, juntamente com a incerteza em torno das políticas fiscais brasileiras e dos ciclos globais de aperto monetário, contribuíram para flutuações no valor de negociação de nossas ações.

Além disso, o preço das ações das empresas do setor aéreo mundial é relativamente volátil. A percepção dos investidores sobre o valor de mercado dessas ações, incluindo nossas ações ordinárias na forma de ADRs, pode ser impactada com o aumento de volatilidade e reduções no preço dos nossos ADRs e ações ordinárias. Esses riscos incluem aqueles descritos ou mencionados neste item, bem como, entre outros:

- nosso desempenho operacional e financeiro e perspectivas;
- nossa capacidade de cumprir com nossas obrigações;
- nosso acesso aos mercados financeiros e de capitais para obtenção de financiamentos adicionais ou refinanciamentos de dívidas;
- a percepção dos investidores sobre nós, a indústria e os mercados em que atuamos;
- nossa política de dividendos e alocação de capital;

4.1 Descrição dos fatores de risco

- futuras vendas de ações ou valores mobiliários; e
- anúncios por terceiros de processos relevantes contra nós.

Por isso, a percepção dos investidores sobre o valor de mercado das nossas ações pode ser ainda mais impactada por uma maior volatilidade e queda no valor das nossas ações.

Crises econômicas, de saúde, políticas e ambientais, ou qualquer outro tipo de crise que possa impactar a economia brasileira, podem afetar o poder de compra da população brasileira, o que pode resultar em uma redução da demanda por viagens aéreas e, consequentemente, afetar nossos negócios.

Crises econômicas, de saúde, políticas e ambientais, ou qualquer outro tipo de crise que possa impactar a economia brasileira, podem afetar o poder de compra da população brasileira, o que pode resultar em uma diminuição nas vendas dos nossos produtos e serviços. Entre 2014 e 2016, por exemplo, quando o Brasil enfrentou uma das piores recessões de sua história, o PIB do país recuou 3,5% em 2015 e 3,3% em 2016. No entanto, no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, devido às vantagens competitivas sustentáveis de nosso modelo de negócios, alcançamos uma receita operacional recorde de R\$ 21,6 bilhões, representando um aumento de 10,8% em comparação com o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024. Isso demonstra claramente a força de nosso modelo de negócios.

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

4.2 – Descrição dos 5 (cinco) principais fatores de risco

A Companhia entende que, considerando todos os fatores de risco elencados no item 4.1 deste Formulário, os principais estão elencados a seguir:

- 1) ***Estamos sujeitos aos riscos e incertezas associados às premissas e análises desenvolvidas por nós no decorrer do nosso processo de Chapter 11, que podem estar incorretas.***
- 2) ***Flutuações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, que obtemos principalmente de um único fornecedor, podem ter um efeito adverso sobre nós.***
- 3) ***O setor aéreo é caracterizado por altos custos fixos e receitas relativamente elásticas, o que torna difícil reduzir despesas de forma rápida em resposta a quedas de receita, o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.***
- 4) ***Temos níveis significativos de endividamento e outras obrigações financeiras e a liquidez insuficiente pode afetar material e adversamente nossa condição financeira e nossos negócios.***
- 5) ***Mudanças na estrutura regulatória da aviação civil brasileira ou em outras políticas do governo brasileiro relacionadas a aviação industrial podem nos afetar negativamente.***

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

4.3 -Descrição dos Principais Riscos 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.

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.

Análise de Sensibilidade

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia detinha ativos e passivos atrelados a diversos tipos de taxas de juros. Na análise de sensibilidade dos instrumentos financeiros não derivativos, foi considerado o impacto apenas sobre as posições com valores expostos às tais oscilações:

Descrição	Exposição ao CDI		Exposição ao SOFR	
	Taxa a.a.	31/12/25	Taxa Ponderada a.a.	31/12/25
Ativos (passivos) expostos, líquidos	14,9%	(30.741,5)	3,7%	(1.495,145,8)
Efeito no resultado				
Desvalorização da taxa de juros em 10%	13,4%	4.944,1	3,3%	5.485,0
Desvalorização da taxa de juros em 25%	11,2%	12.360,1	2,8%	13.712,4
Valorização da taxa de juros em 10%	16,4%	(4.944,1)	4,0%	(5.485,0)
Valorização da taxa de juros em 25%	18,6%	(12.360,1)	4,6%	(13.712,4)

Risco de preço de combustível de aviação ("QAV")

O preço do QAV varia em função da volatilidade do preço do petróleo cru e de seus derivados. Para mitigar as perdas atreladas às variações de mercado do combustível, a Companhia possuía em 31 de dezembro de 2025, contratos a termo de combustível.

Análise de Sensibilidade

O quadro a seguir demonstra a análise de sensibilidade da oscilação dos preços do litro do QAV:

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

Exposição ao Preço		
Descrição	Preço	31/12/2025
Combustível de aviação	4,20	(5.710.291)
Efeito no resultado		
Desvalorização do preço em 10%	3,78	571.029
Desvalorização do preço em 25%	3,15	1.427.573
Valorização do preço em 10%	4,62	(571.029)
Valorização do preço em 25%	5,25	(1.427.573)

Risco de câmbio

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.

O risco de câmbio decorre da possibilidade de variação cambial desfavorável às quais os fluxos de caixa da Companhia estão expostos.

A exposição patrimonial às principais variações das taxas de câmbio está demonstrada a seguir:

Descrição	Exposição ao US\$	Exposição ao €
	31/12/2025	31/12/2025
Ativo		
Caixa e equivalentes de caixa	560.717	12.237
Contas a receber	217.266	11.469
Depósitos	2.588.149	74.253
Outros ativos	60.905	29.464
Total ativo	3.427.037	127.423
Passivo		
Empréstimos e financiamentos	(21.818.077)	0
Arrendamentos	(12.583.452)	0
Instrumentos de dívidas conversíveis	(397.365)	0
Fornecedores	(2.847.888)	(1.516)
Taxas e tarifas aeroportuárias	(2.203)	0
Provisões	(1.507.285)	0
Outros passivos	(138)	(84)
Total passivo	(39.156.408)	(1.600)
Exposição líquida	(35.729.371)	125.823
Exposição líquida em moeda estrangeira	(6.493.416)	19.450

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

Análise de sensibilidade

Descrição	Exposição ao US\$		Exposição ao €	
	Taxa de fechamento	31/12/2025	Taxa de fechamento	31/12/2025
Ativos (passivos) expostos, líquidos	5,50	(35.729.371)	6,47	125.823
Efeito no resultado				
Desvalorização da moeda estrangeira em 10%	4,95	3.572.937	5,82	(12.582)
Desvalorização da moeda estrangeira em 25%	4,13	8.932.343	4,85	(31.456)
Valorização da moeda estrangeira em 10%	6,05	(3.572.937)	7,12	12.582
Valorização da moeda estrangeira em 25%	6,88	(8.932.343)	8,09	31.456

Risco de crédito

O risco de crédito é inerente a nossas atividades operacionais e financeiras da Companhia, e está principalmente presente nas rubricas de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, contas a receber, depósitos em garantia e reservas para manutenção.

Os limites de crédito são estabelecidos para todos os clientes com base em critérios internos de classificação e os valores contábeis representam a exposição máxima do risco de crédito.

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.

Os cronogramas de vencimento dos principais passivos financeiros consolidados em 31 de dezembro de 2025 são como segue:

Descrição	Saldo contábil	Fluxo de caixa contratual	Até 1 ano	De 2 a 5 anos	Acima de 5 anos
Empréstimos e financiamentos	23.059.604	27.492.023	13.811.356	13.470.438	210.229
Arrendamentos	12.711.063	23.182.542	3.601.304	13.622.961	5.958.277
Instrumentos de dívida conversíveis	397.366	856.189	88.996	767.193	0
Fornecedores	4.879.744	6.825.688	5.720.153	1.105.535	0
Taxas e tarifas aeroportuárias	1.610.637	2.190.683	920.767	563.148	706.768
	42.658.414	60.547.125	24.142.576	29.529.275	6.875.274

4.4 Processos não sigilosos relevantes

4.4 – Processos não sigilosos relevantes

Somos parte em diversos processos administrativos e judiciais decorrentes do desenvolvimento de nossas atividades. Tais processos dizem respeito, principalmente, a demandas de natureza cível, tributária e trabalhista. Nossas provisões são registradas conforme os regramentos contábeis, sendo constituídas provisões para processos avaliados por nossos consultores jurídicos com chance de perda provável.

O critério de relevância adotado para descrição dos processos judiciais e administrativos neste Formulário de Referência foi a existência: de processos judiciais e/ou administrativos que, independentemente do valor de causa, possam vir a causar impacto financeiro relevante para a Companhia e/ou possam vir a impactar adversamente a nossa imagem, nossas estratégias ou, de maneira relevante, as nossas atividades.

Contingências Trabalhistas

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia e suas controladas figuravam como parte em diversos processos trabalhistas relacionadas principalmente a discussões de horas extras, adicional de periculosidade, de insalubridade e equiparação salarial, não considerados individualmente relevantes.

Destas reclamações, foram estabelecidas provisões para contingências trabalhistas de R\$ 55.844.822,15.

Contingências Tributárias

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia figurava como parte em diversos processos judiciais e administrativos de natureza tributária, sendo aqueles individualmente relevantes descritos a seguir.

Para os processos classificados com prognóstico de perda provável, foram constituídas provisões para contingências tributárias que totalizam R\$ 877.181.740,10.

Dentre as ações de natureza tributárias acima mencionadas, consideramos relevante:

1. Processo Administrativo nº 15746.722.035/2025-13	
Data de Autuação	09/12/2025
Partes no processo	Polo Ativo: Receita Federal do Brasil Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S. A
Valores, bens ou direitos envolvidos	Valor do risco pode chegar a R\$ 832.373.656,73.
Objeto	Auto de Infração para a cobrança de a cobrança de supostos débitos de CIDE-Remessas ("CIDE") e IRRF, acrescidos de juros e multa, e a redução de Prejuízo Fiscal e Base Negativa da CSLL de R\$ 205.719.143,76, referentes ao ano-calendário de 2021.
Estágio do processo	Aguardando julgamento da Impugnação.
Chance de perda	R\$ 477.867.499,11 - Provável R\$ 354.506.156,62 - Possível R\$ 69.944.508,88 – Remoto* *Os valores informados correspondem ao montante que seria exigido a título de principal de IRPJ e de CSLL, no total de R\$ 69.944.508,88, caso a empresa tivesse lucro no ano de 2021, calculados sobre o valor de R\$ 205.719.143,76 relativo à redução de prejuízo fiscal (IRPJ) e base negativa (CSLL).
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda, a Companhia terá que efetuar o pagamento que pode ultrapassar R\$ 832.373.656,73.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Contingências Cíveis

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia e suas controladas figuravam como parte em ações de natureza cível e processos administrativos. Das ações de natureza cível, diversas são classificadas com chances prováveis de perda, havendo uma provisão para contingências cíveis de R\$ 109.867.769,50.

Para ações relacionadas a processos judiciais perante o Juizado Especial Cível - JEC, classificadas com chances de perda possível ou provável, nossa política de provisionamento é baseada em critérios fixos e pré-estabelecidos, estimados com base em informações históricas de sinistros semelhantes. Como resultado dessa política de provisionamento, sujeita à possibilidade de revisão pelo jurídico interno e escritório parceiros durante o curso desses processos, os valores provisionados podem não corresponder aos valores efetivamente em discussão.

Outrossim, para processos que tramitam na Justiça Comum, 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 pelo jurídico interno e escritórios parceiros durante o curso desses processos, motivo pelo qual os valores provisionados podem não corresponder aos valores efetivamente em discussão.

Dentre as ações de natureza cível acima mencionadas, consideramos relevantes:

1. Processo nº	0151682-86.2006.8.26.0100
Juízo	13ª Vara Cível do Fórum Central da Comarca de São Paulo/SP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	15/05/2006
Partes no processo	Autor: Massa Falida do Banco Santos S.A. Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Valor de Causa R\$ 1.643.629,29, em 16/05/2006 (data da distribuição)
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 interuseram 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, ao 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, os 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. Foi juntado laudo pericial juntado, ao qual a Azul apresentou impugnação em 29/08/2019 requerendo esclarecimentos complementares pelo perito. Em 19/08/2021, a Azul protocolou impugnação acerca dos esclarecimentos periciais, requerendo a realização de nova perícia. Em 30/11/2021, houve o encaminhamento de certidão de intimação do perito, atendendo determinação judicial. Em 31/12/2021: Aguardando manifestação do perito acerca dos esclarecimentos complementares solicitados pela Azul. Em 07/06/2022: Houve nova intimação do perito. Em 15/03/2023: O processo aguardava manifestação do perito, acerca da manifestação da Companhia, apresentada em 13/02/2023. Em 05/07/2023: Considerando a ausência de manifestação do perito, determinou-se intimação do perito. Em 02/04/2024: Certificou-se a intimação do perito quanto aos esclarecimentos complementares solicitados pela AZUL, mas ainda não houve manifestação quanto aos pontos apresentados. Aguardando manifestação do perito acerca dos quesitos complementares apresentados pela Azul. Perito devidamente intimado pelo Cartório responsável em 05/03/2025.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	Em 05/05/2025 perito apresentou laudo concluindo a existência de débito em desfavor dos Executados no valor de R\$ 540.983,41. Em 27/06/2025 foi protocolada manifestação ao laudo pericial refutando o valor indicado como devido. Em 30/07/2025 perito ratificou o laudo pericial. Em 04/09/2025 Ministério Público requereu intimação do perito para esclarecimentos ao laudo pericial contábil. Em 07/10/2025 perito ratificou o laudo pericial. Em 27/06/2025 foi protocolada manifestação ao laudo pericial refutando o valor indicado como devido. Atualmente, aguardando manifestação do Ministério Público acerca do laudo pericial
Resumo das decisões de mérito proferidas	A Ação Monitória foi julgada parcialmente procedente. Ambas as partes interpuseram recurso de apelação e o recurso do Autor foi provido. Não existem recursos pendente de julgamento nestes autos. O processo está em fase pericial, aguardando manifestação do perito acerca dos valores, índices e taxas envolvidos.
Estágio do processo	Aguardando manifestação do Ministério Público acerca do laudo pericial.
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido/impacto financeiro.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R\$ 540.983,41, na data base 31/12/25.

2. Processo nº 0046953-80.2016.4.01.3400	
Juízo	13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	10/08/2016
Partes no processo	Autor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e TAM Linhas Aéreas S.A. Réu: Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 1.445.000,00 (valor histórico) e R\$ 3.159.577,45 (valor atualizado para a data base de dezembro de 2025 a partir de cálculos recebidos do CADE em dezembro de 2024) Valores Totais, correspondendo 50% a cada empresa (Azul e Tam)
Principais Fatos	Trata-se de ação anulatória de multa aplicada pelo CADE pela suposta intempestividade na notificação de contratos de <i>codeshare</i> 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; e (ii) as taxas para cada um dos contratos seriam devidas. Em março de 2020 as autoras interpuseram um recurso de apelação, requerendo a reforma parcial da sentença para afastar também a cobrança das taxas, bem como a concessão de efeito suspensivo, o qual foi deferido. Em abril de 2020, 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.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	Em maio de 2021 o MP juntou parecer. Em sua manifestação, o MP opinou “pelo provimento do apelo do CADE, reconhecendo-se como devida a multa imposta; pelo provimento do apelo da TAM/Azul, para afastar a cobrança das taxas”. Em junho de 2021, TAM e Azul juntaram manifestação sobre o parecer do MP, reiterando as alegações de suas apelações no sentido de não aplicação da multa por intempestividade. Em setembro de 2021, a Azul juntou petição requerendo a substituição da apólice de seguro garantia. O caso foi julgado em novembro de 2022 e obteve parcial provimento à remessa necessária e à apelação do CADE, para reformar a sentença monocrática e julgar improcedente o pedido relativo à anulação da multa administrativa imposta. Por outro lado, simultaneamente a apelação das empresas também teve provimento para excluir as 17 taxas cobradas, reconhecendo ser devida tão somente a taxa processual paga quando da notificação do ato de concentração. Em fevereiro de 2023, o processo foi concluso para o desembargador relator, após a oposição de Embargos de Declaração pelo CADE, assim como pela Azul e pela Latam. Em setembro de 2023, ambos Embargos de Declaração tiveram provimento negado pela Turma. Em novembro de 2023, ambas as partes interpuseram Recurso Especial, buscando reverter parcialmente o acórdão de apelação. Em janeiro de 2024, houve apresentação de Contrarrazões ao Recurso Especial pelas companhias. Em abril de 2024, houve apresentação de Contrarrazões ao Recurso Especial pelo CADE. O processo foi remetido para o desembargador vice-presidente do Tribunal para exame de admissibilidade dos Recursos Especiais interpostos e respondidos. Em outubro de 2024, foi julgado prejudicado o incidente de efeito suspensivo da apelação, tendo em vista julgamento da apelação, em apartado. Em dezembro de 2024, houve a juntada de petição e pedido de adesão por parte das empresas Azul e Latam ao Edital do Programa Desenrola da AGU/PGF, visando à transação com o CADE dos valores relacionados a este processo judicial em condições benéficas. Em março de 2025, houve juntada de petição por parte das empresas Azul e Latam informando o deferimento da adesão ao Programa de Transação Extraordinária por parte da AGU em relação à multa por intempestividade e a realização do respectivo pagamento, bem como o indeferimento da adesão em relação às taxas processuais. Requereram a homologação da renúncia à pretensão de anulação da multa por intempestividade com a extinção do processo em relação a este pedido, julgando-se prejudicado o recurso interposto pelas empresas e o prosseguimento do juízo de admissibilidade do recurso interposto pelo CADE. Em março de 2025, houve juntada de petição do CADE requerendo o processamento de seu recurso especial, para fins de juízo de admissibilidade. Em abril de 2025, foi homologada a renúncia parcial ao direito em que se funda a ação, extinguindo parcialmente o processo. O REsp interposto pelas empresas foi julgado prejudicado. Em junho de 2025, foi juntada petição da Azul solicitando a substituição do seguro garantia com a adequação do valor em litígio após transação extraordinária. Em novembro de 2025, foi juntada petição da LATAM solicitando a substituição do seguro garantia com a adequação do valor em litígio após transação extraordinária
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença: o juízo assinalou que, ainda que não houvesse jurisprudência sólida no sentido da necessidade de apresentação dos contratos de <i>codeshare</i> no ano em que celebrado o primeiro pacto, tem-se que os diversos aditivos contratuais, firmados ao longo dos anos, foram ajustados quando já se consolidara posicionamento do CADE pela necessidade da prévia notificação, tendo inclusive a TAM efetuado notificações de contratos de <i>codeshare</i> ao CADE. Nesse sentido, entendeu que, independentemente do fato de as autoras terem promovido a notificação ao CADE, relativamente aos 17 (dezessete) atos de concentração faltantes, em um único momento, através da autuação de um único processo, tal circunstância não suplanta o dever legal de que tais atos fossem apresentados um a um, ao CADE, no momento em que foram firmados, razão que justifica a manutenção do pagamento da quantidade de taxas correspondentes ao quantitativo de atos de concentração que deveriam ter sido notificados. Com relação à multa por intempestividade, o juízo

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	de primeiro grau entendeu que, ainda que as autoras tenham apresentado as notificações de forma intempestiva, deve ser afastada a multa aplicada em seu desfavor, considerando ter havido pronunciamento do CADE pela regularidade das operações. <u>Acórdão:</u> o processo foi julgado pelo TRF1 e o relator do caso considerou que os contratos em que uma companhia aérea oferta ao mercado voos operados por outra companhia (<i>codeshare</i>) constituem atos de concentração econômica, sendo devida a notificação ao CADE para fins de controle concorrencial, previamente ou no prazo máximo de quinze dias úteis de sua realização, sob pena de multa pecuniária. No caso, embora o CADE tenha reconhecido administrativamente a regularidade dos referidos contratos de <i>codeshare</i>, em exame incidental da matéria por ocasião da análise da incorporação das ações da TRIP pela AZUL S/A (AC nº. 08700.004155/2012-81), pois não possuíram efeitos anticoncorrenciais, remanesce o dever de comunicação ao mencionado Conselho, de modo a possibilitar o exercício do controle dessas operações no mercado, não significando que a notificação conduza inevitavelmente à reprovação do ajuste, ou seja, o posterior reconhecimento da regularidade das operações não compromete a prévia obrigação prevista na Lei nº. 8.884/94. Por outro lado, entendeu que não se afiguravam devidas as 17 (dezesete) taxas processuais adicionais, como pretende o CADE, uma vez que as autoras apresentaram intempestivamente, de uma só vez, os 18 (dezoito) acordos de compartilhamento, que foram julgados em um só processo, sendo, assim, devida apenas uma taxa processual. Se o Conselho, ciente dos 18 acordos de compartilhamento, optou por julgá-los em um único processo, sem exigir das empresas a divisão em processos distintos, não seria razoável ou proporcional a cobrança de mais 17 taxas, além daquela já recolhida e que abarcou o julgamento de todos os acordos. Desta forma, a sentença foi reformada no julgamento das apelações, de modo que foi mantida a cobrança de uma única taxa processual e restaurada a multa por intempestividade. Decisão Monocrática Terminativa: Em abril de 2025, foi proferida decisão que homologou a renúncia parcial ao direito, quanto à pretensão de anulação da multa por intempestividade", por formalizada e cumprida transação extraordinária com a AGU. Em relação a este ponto, o processo foi extinto com resolução de mérito e os Recursos Especiais interpostos pela LATAM e AZUL foram julgados prejudicados. Na mesma decisão, em relação ao Recurso Especial interposto pelo CADE, foi determinado o oportuno regular processamento.
Estágio do processo	Atualmente o processo encontra-se aguardando julgamento quanto à admissibilidade do Recursos Especial interposto pelo CADE, em relação à cobrança das taxas processuais.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R\$ 1.445.000,00 (valor histórico) e R\$ 3.159.577,45 (valor atualizado para a data base de dezembro de 2025 a partir de cálculos recebidos do CADE em dezembro de 2024) Valores Totais, correspondendo 50% a cada empresa (Azul e Tam). - Em caso de perda, a Azul estará sujeita à execução da garantia, bem como pagamento de honorários de sucumbência fixados em 8% do benefício econômico no julgamento da apelação, devidos solidariamente com a TAM.

3. Processo nº	1009166-97.2021.8.26.0068
Juízo	5ª Vara Cível da Comarca de Barueri/SP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 25/06/2021 (Reconvenção: 31/08/2021)
Partes no processo	Ação Movida pela AZUL: Autor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Réu: Interiors Service - Serviços Aeronáuticos Ltda. – EPP Reconvenção: Autor: Interiors Service - Serviços Aeronáuticos Ltda. – EPP Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação Movida pela AZUL: R\$ 790.684,71 Reconvenção: R\$ 7.340.450,51
Principais Fatos	Trata-se de ação declaratória de inexigibilidade de débito com condenação por descumprimento contratual, cumulada com cancelamento de protesto e pedido de tutela antecipada movida pela AZUL em face da INTERIORS em razão de ter sido responsabilizada, reiteradamente, em ações trabalhistas da demandada, embora o contrato fosse claro em excluir a responsabilidade da AZUL nessa questão. Em razão disso, uma nota de prestação de serviços foi parcialmente retida para compensar o pagamento de débito trabalhista arcado pela AZUL, o que levou a uma troca de notificações e fulminou pelo abandono na prestação de serviços por parte da INTERIORS, que por sua vez, protestou todas as notas pendentes e não vencidas. Assim, a AZUL moveu a presente ação para que INTERIORS seja responsabilizada pelos valores arcados pela AZUL, e que esses valores sejam compensados nas faturas protestadas. Nossa tutela foi deferida e os protestos baixados. A INTERIORS apresentou contestação e reconvenção na qual pleiteia a condenação em R\$ 7.340.450,51. A AZUL apresentou contestação à reconvenção, demonstrando que não houve descumprimento contratual. Ainda, a AZUL apresentou réplica em peça apartada da contestação, impugnando os fundamentos da contestação da INTERIORS. Com a apresentação da réplica e concordância das partes, o processo foi remetido para o CEJUSC, com designação da audiência de conciliação em 06/10/2022, a qual resultou em inexitosa. Em 24/08/2023: Houve apresentação de laudo pericial pelo perito. Em 02/02/2024: Apresentada manifestação complementar do perito após questionamentos da Interiors Service. Em 24/09/2024: Apresentada manifestação da Azul com parecer técnico contábil parcialmente divergente ao laudo pericial. Em 14/11/2024: Despacho informando o encerramento da instrução e facultando às partes apresentação de alegações finais. Em 16.05.2025 Audiência de Instrução, Oitiva de informantes da Azul: Sr. Antônio de Jesus Vieira e Sra. Giovanna Barbosa de Sousa (reclassificados de testemunhas para informantes por relação de subordinação à requerente). As partes apresentaram Alegações Finais. Em 06.10.25 Proferida Sentença que A) Julgou Procedentes os pedidos da ação principal, para: Declarar a inexigibilidade dos títulos protestados DMI nº 2021-09, 2021-02, 2021-01, 2021-06, 2021-03 e 2021-08; determinar o cancelamento definitivo dos correspondentes protestos, oficiando-se aos Cartórios competentes, mantida e tornada definitiva a tutela de urgência. Cópia assinada vale como ofício; reconhecer o direito da autora ao recebimento de danos materiais no valor de R\$646.186,61; reconhecer a compensação, nos termos dos arts. 368 e 369 do Código Civil, do crédito da autora consignado no item "iii" com o débito da autora referente aos títulos protestados acima declarados inexigíveis (valor nominal de R\$ 622.062,19), condenar a ré ao pagamento do saldo remanescente apurado após a compensação determinada no item "iv", a ser apurado por mero cálculo aritmético. B) Julgado Improcedentes todos os pedidos reconventionais. Da sentença a Interiors Service opôs Embargos de Declaração, o qual foram rejeitados. Em 13.11.25 houve a interposição de Apelação pela Interiors Service, a Azul apresentou Contrarrazões à Apelação. Em 09.04.25 Autos encaminhados a 2ª instância para Distribuição de Recursos
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença julgou a Ação principal Procedente e a Reconvenção Improcedente
Estágio do processo	Aguardando Julgamento da Apelação apresentada por Interiors Service
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido na ordem de R\$ 7.340.450,51 e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto Financeiro estimado em R\$ 8.074.495,56.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

4. Processo nº	0601670-85.2022.8.04.6300
Juízo	1ª Vara Cível da Comarca de Parintins/AM
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 05/05/2022
Partes no processo	Autor: Defensoria Pública do Estado do Amazonas Réu: Azul Linha Aéreas Brasileiras S.A. e outros
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 2.193.151,74
Principais Fatos	Trata-se de Ação Civil Pública movida pela DPE/AM através da qual alega, que após o anúncio do Festival de Parintins, que historicamente ocorre no último final de semana do mês de junho, houve um aumento irrazoável e significativo do valor das passagens aéreas com destino à Parintins, o que pode causar lesão aos direitos dos consumidores. Prossegue, aduzindo que deu início ao Procedimento de Apuração de Dano Coletivo (PADC), que foi respondido pelas Rés “basicamente” com o argumento de que o aumento ocorre em “vista o Regime da Liberdade Tarifária vigente no ordenamento jurídico brasileiro, o que supostamente autorizaria as empresas a estabelecer o preço da passagem aérea de acordo com sua conveniência e oportunidade, bem como seguindo a lógica da lei da oferta e demanda”. Para comprovação do alegado, colacionou tabelas de valores que teriam sido retirados do website das Cias. Aéreas Rés, indicando variações de 300 a 900% dos valores que entende como “correto”, de tarifas praticadas antes e depois das datas do Festival. Em vista disso, formulou pedido de tutela antecipada, para que “a partir do dia 15/06/2022 até o dia 30/06/2022 pratiquem preço das passagens consistente com a média dos 5 (cinco) meses anteriores a junho/2022”. Em 11/07/2022 foi proferida decisão, com indeferimento do pedido de antecipação da tutela. Após a apresentação de contestação pelas Partes, os autos permanecem conclusos desde 06.12.2022. Em 12.09.2023 foi proferida decisão reconhecendo a suspeição da magistrada e determinada certificação de citação das partes. Em 04.01.2024 o processo foi redistribuído à 3ª Vara da Comarca de Parintins. Em 20.05.2024: Juntada de provimento de correição e encaminhamento dos autos à conclusão. Em 28.01.26 houve Decisão de Saneamento e Organização do processo Em 29.01.26 autos encaminhados a Defensoria Pública Em 13.02.26 houve oposição de Embargos de Declaração pelas empresas GOL LINHAS AÉREAS S.A e TAM LINHAS AÉREAS S.A. contra Decisão de Saneamento
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve o julgamento da ação.
Estágio do processo	Autos encaminhados a Defensoria Pública
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido na ordem de R\$ 2.193.151,74 e matéria discutida que pode impactar a política de precificação da Companhia em suas passagens aéreas.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$ 2.412.466,91.

5. Processo nº	7051335-44.2023.8.22.0001
Juízo	2ª Vara Cível da Comarca de Porto Velho/RO
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 18/08/2023
Partes no processo	Autor: Município de Porto Velho Réu: Azul Linha Aéreas Brasileiras S.A. e outros

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 10.539,76 (para fins fiscais)
Principais Fatos	Trata-se de ACP com pedido de tutela antecipada referente ao anúncio de cancelamentos e interrupções de voos pela AZUL, GOL e LATAM, em razão da quantidade de processos judiciais no setor aéreo existentes no Estado de Rondônia. Por meio da ação, solicita-se o reestabelecimento das rotas. Em 26.02.2024, realizou-se audiência de conciliação, inexitosa, e abriu-se prazo para a apresentação de defesa. Em 15.04.2024, apresentou-se contestação pela AZUL. Em 10.06.2024, apresentada réplica pelo Município. Em 19.12.2024, foi deferida parcialmente a tutela de urgência, para o fim de que as companhias aéreas AZUL e GOL mantenham os índices de cancelamento e atraso de voos em Porto Velho compatíveis com a média nacional, bem como excluindo a LATAM da demanda. Em 07.02.25 Embargos de Declaração opostos pela Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A Em 26.02.25 Protocolada petição pela ACEP para requerer sua intervenção no processo como "amicus curiae". Em 23.04.25 A Azul se manifesta para, caso o D. Juízo não entenda pelo julgamento de mérito e, por consequência, na improcedência total dos pleitos autorais, requerer a revogação da tutela de urgência deferida. Em 15.09.25 a Azul se manifestou sobre pedido de inclusão do Escudo Coletivo como amicus curiae. O Estado de Rondônia manifesta-se favoravelmente ao pedido de habilitação do Instituto Escudo Coletivo como amicus curiae. Em 19.11.25 O Instituto Escudo Coletivo apresenta fatos supervenientes à Justiça para contestar o uso do ano de 2024 como referência na nova política de crédito federal às companhias aéreas, argumentando que tal critério mascara o isolamento aéreo de Rondônia, e requer medidas de transparência e fiscalização à ANAC para garantir que a recomposição da malha aérea retome os patamares anteriores à crise iniciada em junho de 2023. Em 16.01.26 manifestação da ANAC Em 31.01.26 houve decisão Dessa forma, designo audiência de justificação. Em 11.03.26 Decisão onde houve o deferimento da habilitação do Instituto Escudo Coletivo como amicus curiae, determina sua inclusão (e de seus patronos) no cadastro do processo no PJe, e manda aguardar a audiência de 25/03/2026. Em 20.03.26 A Azul opôs Embargos de Declaração da decisão que deferiu o pedido de habilitação do Instituto Escudo Coletivo como amicus curiae. Audiência de Justificação realizada em 25.03.26 , tanto a Azul quanto a Gol reforçou em audiência a necessidade de delimitação do objeto da lide, que se restringe à discussão sobre malha aérea e oferta de voos, não abrangendo temas como política tarifária ou formação de preços. Assim, foi fixado prazo de 10 dias para apresentação, pelas partes, dos dados técnicos e operacionais mencionados em audiência. Após isso, será aberto prazo para manifestação do Município, seguido das rés e, posteriormente, do Ministério Público
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve o julgamento da ação.
Estágio do processo	Após audiência prazo aberto para manifestação das partes quantos aos dados técnicos , Após isso, será aberto prazo para manifestação do Município, seguido das rés e, posteriormente, do Ministério Público.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Matéria discutida que impacta a operação e política de rotas no estado de Rondônia.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Potenciais custos operacionais e ajustes na malha aérea da companhia para cumprir eventual determinação de restabelecimento das rotas em Rondônia.

6. Processo nº	1015771-15.2024.4.01.4100
Juízo	2ª Vara Federal da Seção Judiciária de Rondônia
Instância	1ª instância

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Data de Instauração	Distribuição: 03/10/2024
Partes no processo	Autores: Defensoria Pública da União; Ministério Público do Estado de Rondônia; Defensoria Pública do Estado de Rondônia; Instituto de Defesa da Sociedade, do Interesse Público, do Consumidor, dos Vulneráveis e do Meio-Ambiente; Estado de Rondônia. Réus: União Federal; ANAC; CADE; AZUL; GOL; LATAM; ABEAR
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$70.814.343,57 (data base 31/12/2024)
Principais Fatos	Ação Civil Pública ajuizada em decorrência de supostas penalizações impostas pelas Companhias Aéreas sobre os cidadãos rondonienses pelo índice de cancelamento e atrasos de voos, bem como pela redução da oferta de voos em Rondônia e pelo reajuste abusivo das passagens aéreas. Requereram, em sede de tutela de urgência, que a Azul fosse compelida a se abster de atribuir aos cidadãos rondonienses e aos advogados a culpa por supostos incrementos das operações do setor aéreo na região. No mérito, requereram a confirmação da tutela, bem como que cada companhia aérea ofereça, ao mínimo, 22 voos semanais partindo de Rondônia, bem como escala em 03 aeroportos do interior do estado de Rondônia, bem como que procedam com reajuste das passagens aéreas, e danos morais coletivos no importe de R\$60.000.000,00 (sessenta milhões de reais). Em 02/12/2024 apresentada contestação pela Azul. Em 23/01/2025 proferida decisão que julgou extinta a ação com relação ao Instituto de Defesa da Sociedade, do Interesse Público, do Consumidor, dos Vulneráveis e do Meio-Ambiente. Em 03/02/2025 a parte Autora opôs embargos de declaração da decisão que extinguiu o feito contra o Instituto. Em 09.05.25 Decisão que negou provimento aos embargos. indeferiu o pedido liminar formulado; intimou o MPF para, no prazo de 15 dias, se manifestar quanto a questão relativa ao ajuizamento da ação pelo Ministério Público Estadual sem estar em litisconsórcio com o Ministério Público Federal e, caso assumo o polo ativo, já se manifeste, no mesmo prazo, quanto às contestações apresentadas; e intimou os Autores para, no prazo de 15 dias, se manifestarem quanto às contestações apresentadas. Em 27.06.25 O Estado de Rondônia apresentou Réplica. Em 10.07.25 A Defensoria Pública apresentou réplica , bem como, peticionou informando a interposição de AGI . Em 30.09.25 aberto vistas às partes para especificar as provas que pretendem produzir. Em 08.10.25 Azul informa que não possui outras provas a produzir pugnando pelo julgamento antecipado do mérito. Em 16.10.25 Gol apresenta especificação de provas. Em 23.10.26 A Defensoria Pública de União, MP de Rondônia e o Instituto Coletivo apresentam especificação de provas. Em 31.10.25 TAM apresentou especificação de provas. Em 27.11.25 - o Instituto Escudo Coletivo apresentou manifestação com fatores supervenientes de alta relevância.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve decisão de mérito da ação.
Estágio do processo	Aguardando o juízo sanear o feito.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Matéria discutida que impacta a operação e política de rotas no estado de Rondônia, bem como impacto financeiro de R\$70.814.343,57.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$70.814.343,57, bem como potenciais custos operacionais e ajustes na malha aérea da companhia para cumprir eventual determinação de restabelecimento das rotas em Rondônia.

7. Processo nº	1114827-66.2021.8.26.0100
Juízo	6ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo – SP.
Instância	1ª Instância

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Data de Instauração	Distribuição: 22/10/2021
Partes no processo	Autor: Associação de Pessoas Com Deficiência do Centro de Assistência Profissionalizante – CENAPA. Réu: AZUL
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$59.702.060,81 (data base 31/12/2024)
Principais Fatos	Ação Civil Pública discutindo tratamento integral aos passageiros PNAE, tanto em embarque, desembarque, check-in etc., como acessibilidade do site Azul, em decorrência de um suposto impedimento de embarque de uma passageira que possuía cadeira de rodas motorizada em São Luís /MA (https://folhadomaranhao.com/2021/08/wellington-quer-esclarecimentos-da-azul-e-da-anac-sobre-mulher-com-deficiencia-que-foi-impedida-de-embarcar-em-voo-em-sao-luis/) e outros casos sobre o tema (https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/tetraplegico-cai-duas-vezes-durante-viagem-e-justica-condena-companhia-aerea-a-pagar-r-30-mil-comecei-a-chorar.ghtml). A parte Autora pleiteou inúmeras obrigações de fazer pela Azul a fim de melhorar acessibilidade e inclusão, bem como condenação em danos morais coletivos no importe de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais). Em 03/12/2021 foi indeferida a tutela de urgência. Em 30/03/2022 foi apresentada contestação pela Azul. Em 28/09/2022 o feito foi saneado, com a fixação dos seguintes pontos controvertidos: 1) se as medidas atualmente adotadas pela ré são suficientes para preservar os direitos de pessoas com deficiência; 2) se há necessidade de imposição de novas medidas e, em caso positivo, quais medidas devem ser impostas. Em 31/07/2023 foi apresentado Parecer Técnico de Acessibilidade Digital apresentado pela Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), reprovando o site da Azul. Em 04/12/2023 apresentada manifestação pela Azul atestando a mudança de seu site e promoção de novos softwares para atender as pessoas com necessidades especiais. Em 02/05/2024 o juiz determinou nova expedição de ofício à CPA para averiguar as mudanças feitas pela Azul. Em 13/12/2024, considerando a ausência de retorno da CPA, a parte Autora requereu prosseguimento do feito com designação de audiência de conciliação. Em 02/04/2025 foi realizada audiência de conciliação, sem acordo, com abertura de prazo de 90 dias para que a Azul trazer ao juízo proposta concreta de acordo, de molde a adequar àquilo buscado pela parte autora na parte obrigacional. Em 30.05.25 Proferida decisão determinando que a audiência anterior foi anulada por falta de intimação do MP. Nova audiência presencial foi marcada para 20/08/2025 às 14h, no Fórum João Mendes Jr. Também foi determinada a reexpedição de ofício à CPA para nova verificação do site da ré. A autora deverá providenciar o envio, com base na petição de fls. 1110/1128. Prazo de 30 dias para resposta da CPA. Em 24.06.25 Proferida decisão manifestando ciência acerca da distribuição dos ofícios, bem como aguarda o prazo de 20 dias para resposta dos ofícios. Em 05.08.25 Azul manifesta ciência quanto a juntada aos autos do Parecer Técnico nº 2025 AD/037, emitido pela Comissão Permanente de Acessibilidade de São Paulo (CPAP) requerendo prazo suplementar. Em 14.08.25 proferida Decisão abrindo vistas ao MP. Em 19.08.25 Azul manifesta-se sobre avaliação da CPA. Audiência de Conciliação. Presentes as partes, feito suspenso por 60d para MP enviar proposta de TAC envolvendo OBF (acessibilidade site e App). Em 16.10.25 Azul se manifesta sobre a petição da CENAPA. Em 29.10.25 O MP se manifestou pelo indeferimento do pedido de prosseguimento imediato do feito, mantendo-se a suspensão processual até a conclusão das tratativas extrajudiciais, conforme audiência designada no procedimento administrativo instaurado pela Promotoria de Justiça. Assim, em 30.10.25 proferida Decisão para que se aguarde a conclusão das tratativas extrajudiciais. Em 09.03.26 Manifestação do MPSP solicitando prazo suplementar de 60 dias para conclusão das tratativas extrajudiciais. Em 11.03.26 houve Decisão concedendo o prazo suplementar de 60 dias requerido pelo MPSP.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não foi proferida decisão de mérito.
Estágio do processo	Aguardando sentença.
Chance de perda	Possível

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro de R\$59.702.060,81, bem como possíveis mudanças em medidas estruturais de adequação e inclusão, com impacto direto à passageiros com necessidades especiais.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$59.702.060,81.
8. Processo nº	1061746-42.2020.8.26.0100
Juízo	6ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo/SP
Instância	1ª instância
Data de Instauração	Distribuição: 15/09/2020
Partes no processo	Autora: Versatille Editora e Revistas Ltda. Réu: AZUL
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 15.418.258,79 (data base 31/12/2024)
Principais Fatos	Trata-se de ação de cobrança c/c indenizatória em que a Versatille narra ser editora de revista que foi contratada pela Azul para projeto de mídia de bordo. Considerando a rescisão do contrato, ajuizou ação cobrando supostos valores devidos pela Azul, bem como multa contratual. Em 10/09/2021 foi apresentada contestação pela Azul Em 14/12/2021 foi proferida sentença julgando improcedente o feito. Em 17/03/2022 apresentado recurso de apelação pela Versatille. Em 09/10/2024 foi proferido acórdão anulando a sentença, determinando retorno dos autos à origem para novo julgamento. Em 21/10/2024, foram opostos embargos de declaração pela Azul. Em 17/02/2025, os embargos de declaração foram rejeitados. Em 26/02/2025, após retorno à origem, foi determinada a realização da fase de instrução probatória. Em 26/03/2026, a Azul promoveu a juntada do laudo pericial contábil realizada nos autos da ação de produção antecipada de provas e a Versatille, por sua vez, pleiteou a produção de prova testemunhal e produção de nova prova pericial. Em 30/04/2025, o foi deferida a produção da prova testemunhal (ii) indeferido o pedido de nova perícia e (iii) designada a data da audiência de instrução e julgamento. Em 10/06/2025 a Versatille interpôs agravo de instrumento em face da decisão que indeferiu a produção de nova prova pericial, o qual foi recebido com efeito suspensivo após a interposição de agravo interno pela Versatille. Em 05/11/2025, foi realizada a audiência de conciliação, instrução e julgamento, na qual foram ouvidas as testemunhas das partes. Em 19/11/2025, foi proferida decisão determinando que se aguarde o julgamento definitivo do agravo de instrumento.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito proferida.
Estágio do processo	Aguardando trânsito em julgado do agravo de instrumento nº 2176841-39.2025.8.26.0000 e posterior realização de nova prova pericial ou prolação de sentença
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valores envolvidos na rescisão contratual em R\$ 15.418.258,79.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Possível impacto financeiro no valor estimado em R\$ 15.418.258,79.
9. Processo nº	5028262-19.2021.4.04.7200

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Juízo	6ª Vara Federal da Seção Judiciária de Florianópolis.
Instância	1ª instância
Data de Instauração	Distribuição: 17/09/2021
Partes no processo	Autora: Ministério Público Federal Réus: Aerosul; ANAC; AZUL; GOL; Itapemirim; LATAM.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 6.038.266,43 (data base 31/12/2024).
Principais Fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal em face da ANAC e de todas as companhias aéreas que operam no Aeroporto Internacional de Florianópolis, afirmando que os gases e partículas emitidas pelas aeronaves em suas rotas, seja durante o taxi e estacionamento ou durante o pouso e decolagem, causam danos à saúde humana, notadamente para aquelas comunidades residentes no entorno do aeroporto. Ajuizou a demanda para responsabilizar as companhias aéreas com base nos princípios que tutelam o meio ambiente. Em 25/11/2021 a Azul apresentou contestação. Em 09/05/2022 o feito foi saneado. Em 02/09/2022 foi deferida a produção de prova pericial para discutir os parâmetros técnicos adotados pela ANAC para certificação das aeronaves. Em 06/02/2024 a engenheira química Patrícia Maria Souza da Costa aceitou o encargo de perita do juízo e apresentou proposta de honorários periciais no montante de R\$566.810,00 Em 22/02/2024 a Azul apresentou impugnação a proposta de honorários periciais. Em 07/06/2024 a perita apresentou esclarecimento sobre as impugnações a proposta de honorários periciais e apresentou nova proposta no valor de R\$403.500,00. Em 26/08/2024 a Azul apresentou nova impugnação a proposta de honorários periciais. Em 19/09/2024 a ANAC se manifestou informando que recebeu informação da concessionária do Aeroporto de Florianópolis que estariam em processo de contratação de empresa para monitoramento do ar do aeroporto, que poderia ser aproveitado nos autos da ação civil pública. Em 30/10/2024 o juiz suspendeu a nomeação da perita, considerando as impugnações, bem como intimou a ANAC a esclarecer o estudo mencionado pela concessionária do aeroporto. Em 05/12/2024 a ANAC apresentou manifestação informando que o estudo da concessionária está em fase embrionária, mencionando ainda que o Instituto do Meio Ambiental de Santa Catarina e Universidade Federal de Santa Catarina celebraram Acordo de Cooperação Técnica para instalação e operação de unidade de monitoramento de qualidade do ar em Florianópolis, sugerindo a intimação destes para detalharem os planos de implementação da estação de monitoramento. Em 15.10.25 ocorreu Audiência de saneamento do feito realizada, inexitosa, prazo aberto ao MPF e após as Rés. O Ministério Público Federal se manifestou . Em 10.02.26 Manutenção da perícia Houve Despacho em 16.03.26 onde o juiz acolheu as alterações no escopo da perícia conforme pedido do MPF, e abriu prazo às partes para que readequem seus quesitos. Em 17.03.26 ANAC se manifesta dando ciência a Decisão, bem como, apresentando a readequação dos quesitos. Em 08.04.26 Azul se manifesta indicando os quesitos após readequação.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não foi proferida decisão de mérito.
Estágio do processo	Aguardando realização da perícia.
Chance de perda	Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo envolve tutela do meio ambiente e de saúde pública, com possibilidade de responsabilização da Azul em possível poluição e afetação a saúde das pessoas ao redor do Aeroporto de Florianópolis, bem como o impacto financeiro em R\$ 6.038.266,43.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$ 6.038.266,43, bem como operacional, na possibilidade de obrigação de custear sistemas de monitoramento da qualidade do ar e implementar medidas para redução das emissões atmosféricas.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

10. Processo nº	1516753-42.2025.8.26.0014
Juízo	Vara das Execuções Fiscais da Fazenda Pública / SP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 27/08/2025 (Embargos à Execução Fiscal: 10/12/2025)
Partes no processo	Execução movida pelo PROCON - Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor: Exequente: PROCON - Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor Executado: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Embargos à Execução Fiscal: Embargante: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Embargado: PROCON - Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 13.643.936,00 Apólice Seguro Garantia de R\$ 17.075.962,93
Principais Fatos	Trata-se de execução fiscal proposta pelo PROCON-SP contra a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., fundada na CDA nº 1.425.259.573, referente a multa administrativa decorrente de infração envolvendo o ônibus que saía do Shopping Tamboré rumo ao Aeroporto de Campinas sem atendimento preferencial aos idosos. Originalmente inscrita em cerca de R\$ 11.845.162,91. Em 25.09.25 A Azul requereu a juntada de Apólice de Seguro Garantia no valor de R\$ 17.075.962,93, a fim de garantir o Juízo e possibilitar a oposição de Embargos à Execução Fiscal com efeito suspensivo. A Fazenda Pública do Estado de São Paulo questionou a suficiência do valor e a regularidade da apólice; o juízo recebeu a garantia de forma liminar, suspendeu os efeitos executivos e, em seguida, determinou a complementação do endosso para adequação ao débito atualizado, sob pena de revogação da decisão. Nos Embargos à Execução Fiscal, a Azul sustentou nulidade do auto de infração e ausência de prática infratora, afirmando que o traslado era prestado por terceirizada, que não havia base legal para exigir fila preferencial no serviço gratuito e que a multa do Procon foi calculada com base em faturamento incorreto e em valor desproporcional. O Procon, em contrarrazões, defendeu a validade da autuação, a responsabilidade solidária da Azul pela cadeia de fornecimento e a regularidade da multa por violação ao art. 20, §2º, do CDC; Em 01.04.26 houve Decisão informando que os embargos ainda não foram recebidos definitivamente e o juízo aguarda a definição sobre a garantia do juízo nos autos principais
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve até o momento
Estágio do processo	Determinação de complementação do endosso para adequação ao débito atualizado
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O valor da multa aplicada pelo Procon inicialmente de R\$ 11.845.162,91
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$ 17.101.492,63

11. Processo nº	1013615-59.2025.8.26.0068 ("Execução"); 4002174-93.2026.8.26.0068 ("Embargos"); e 4023579-98.2026.8.26.0000 ("Agravado").
Juízo	Execução e Embargos: 2ª Vara Cível da Comarca de Barueri/SP; e Agravado: 12ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Instância	Execução e Embargos: 1ª instância; e Agravos: 2ª instância.
Data de instauração	Execução: 24.6.2025; Embargos: 4.2.2026; e Agravos: 10.3.2026.
Partes no processo	Execução: Banco Voiter S.A. (atual Banco Pleno S.A.) ("Voiter"), na qualidade de Exequente; e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Azul"), na qualidade de Executada; Embargos: Azul, na qualidade de Embargante; e Voiter, na qualidade de Embargado; Agravos: Azul, na qualidade de Agravante; e Voiter, na qualidade de Agravado.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Execução: Valor Executado: R\$ 5.965.074,97 (data-base 18.6.2025). Valor Executado Atualizado: R\$ 7.031.142,60 (data-base 4.3.2026). Valor Penhorado: R\$ 7.031.142,60 (em 17.3.2026). Embargos: R\$ 5.965.074,97. Agravos: N/A.
Principais fatos	Execução: Em 24.6.2025, Voiter ajuizou a Execução; Em 18.8.2025, a citação da Azul foi certificada; Em 22.8.2025, a Azul e Voiter apresentaram petição conjunta consistente em negócio jurídico processual ("NJP") para estabelecer a suspensão da Execução até 19.12.2025; Em 1.9.2025, o Juízo homologou o NJP; Em 4.2.2026, Voiter requereu o bloqueio, penhora e transferência de R\$ 6.664.559,08 (valor atualizado naquela data) de contas bancárias da Azul; Em 4.3.2026, Voiter requereu o bloqueio, penhora e transferência de R\$ 7.031.142,60 (valor atualizado naquela data) de contas bancárias da Azul; Em 16.3.2026, o Juízo deferiu o pedido de bloqueio; Houve o bloqueio de R\$ 7.031.142,60 em conta mantida junto ao Banco do Brasil S.A.; Em 18.3.2026, o Juízo determinou a conversão do bloqueio em penhora, com a ressalva de impossibilidade de levantamento dos recursos até o julgamento definitivo dos Embargos¹ (vide abaixo); Em 23.3.2026, a Azul apresentou petição para requerer o cancelamento de bloqueios excessivos realizados em suas contas bancárias, tendo em vista o valor já bloqueado na conta mantida junto ao Banco do Brasil S.A. Embargos: Em 4.2.2026, a Azul ajuizou os Embargos com pedido de efeito suspensivo; Em 11.2.2026, o Juízo indeferiu o pedido de efeito suspensivo sob os fundamentos de que: (i) a Azul é empresa de grande porte e não há circunstância excepcional que justifique o pedido liminar; (ii) o processo de Chapter 11 depende de homologação ou reconhecimento no Brasil para produzir efeitos em território nacional; e (iii) a execução não está garantida ("Decisão Liminar Embargos"); Em 2.3.2026, Voiter apresentou impugnação aos Embargos; Em 13.3.2026, a Azul informou a interposição do Agravo contra a Decisão Liminar Embargos e requereu a reconsideração da Decisão Liminar Embargos ("Pedido de Reconsideração"). Agravos: Em 10.3.2026, a Azul interpôs o Agravo com pedido liminar de antecipação dos efeitos da tutela recursal contra a Decisão Liminar Embargos. No recuso, a Azul requereu a distribuição dos autos a uma das Câmaras Reservadas de Direito Empresarial do TJSP; Houve a distribuição automática do recurso à 12ª Câmara de Direito Privado do TJSP, sob a relatoria do Desembargador Antônio Figliolia;

¹ Embora essa decisão tenha mencionado a impossibilidade de levantamento de valores até o julgamento definitivo dos Embargos, a liminar concedida no Agravo menciona sua eficácia apenas até o julgamento de mérito do Agravo.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	Em 13.3.2026, o Relator deferiu em parte o pedido liminar, tão somente para obstar “o levantamento de valores por quaisquer das partes antes da apreciação do recurso pela turma julgadora”; Em 23.3.2026, a Azul requereu a redistribuição do recurso a uma das Câmaras Reservadas de Direito Empresarial do TJSP (“Pedido de Redistribuição”); Em 31.3.2026, Voiter apresentou contraminuta ao Agravo; Em 1.4.2026, Voiter foi intimado a se manifestar sobre o Pedido de Redistribuição. O prazo do Voiter se encerra em 16.4.2026.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Aguarda-se decisão de mérito nos processos.
Estágio do processo	Execução: os atos expropriatórios estão suspensos ao menos até o julgamento de mérito do Agravo; Embargos: aguarda-se apreciação do Pedido de Reconsideração; Agravo: aguarda-se a manifestação do Voiter para o Pedido de Redistribuição.
Chance de perda	Execução: Possível; Embargos: Possível; Agravo: Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Se a Execução não for extinta, Voiter poderá cobrar crédito no valor histórico de R\$ 7.031.142,60 (data-base 4.3.2026), apesar de tal crédito ter sido reestruturado no âmbito do processo do Chapter 11, esvaziando o processo do Chapter 11 e incentivando demais credores a tomarem medidas semelhantes. Quanto ao Agravo, a suspensão dos atos expropriatórios no âmbito da Execução depende da atribuição de efeito suspensivo aos Embargos.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro imediato de R\$ 7.031.142,60 (data-base 4.3.2026).

4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes

4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes

Em 31 de dezembro de 2025, o valor total provisionado dos processos descritos no item 4.4 acima, era de: R\$ 109.867.769,50 para os processos não sigilosos Cíveis e R\$ 55.844.822,15 para os processos não sigilosos Trabalhistas.

4.6 Processos sigilosos relevantes

4.6 - Processos sigilosos relevantes

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui processos sigilosos relevantes, à luz dos critérios de relevância adotados pela Companhia.

4.7 Outras contingências relevantes

4.7 - Outras contingências relevantes

Não há outras informações que a Companhia julgue relevantes em relação a esta seção 4 que não tenham sido divulgadas nos demais itens deste Formulário de Referência.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

5. Política de Gerenciamento de Riscos e Controles Internos

5.1. Em relação aos riscos indicados nos itens 4.1 e 4.3, informar:

a. Se o emissor possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais o emissor não adotou uma política.

A Azul S.A. ("Companhia") possui uma política formalizada de gestão de riscos corporativos, elaborada durante o ano de 2021 pela gerência de riscos e *compliance*, revisada pela diretoria jurídica e aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 05 de maio de 2022 ("Política de Gestão de Riscos Corporativos"). A Política de Gestão de Riscos Corporativos se aplica a todos os macroprocessos e operações de negócios da Companhia e está disponível em nosso *website*, na página de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>).

A Política de Gestão de Riscos Corporativos compõe a relação de políticas internas de *compliance* da Companhia, alinhadas com o seu programa de integridade, que está baseado nos princípios de governança corporativa e leis anticorrupção brasileiras e estrangeiras ("Programa de Integridade"). O Programa de Integridade apoia todas as áreas da Companhia na identificação e prevenção de riscos, implementação de controles internos, aprimoramento de processos e investigação de incidentes. Além disso, conta com uma agenda para revisão anual do Código de Ética e Conduta (conforme definido abaixo) da Companhia, realização de campanhas de comunicação e treinamentos, além do monitoramento da aplicação e conformidade das políticas e procedimentos nos processos e atividades do negócio da Companhia e nas relações profissionais de seus empregados, funcionários e/ou administradores ("Tripulantes").

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

A Política de Gestão de Riscos Corporativos tem por objetivo estabelecer as principais diretrizes, princípios e responsabilidades relacionadas ao gerenciamento de riscos corporativos, além de fornecer orientação para as áreas de negócios nos processos de identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação dos riscos e oportunidades, aos quais a Companhia possa estar exposta, aumentando a transparência das informações internamente e para seus *stakeholders*.

(i) os riscos para os quais se busca proteção;

Os potenciais riscos corporativos identificados são documentados por meio de um dicionário de riscos, e são classificados e categorizados em uma linguagem comum, considerando suas características:

- **Risco Estratégico:** Consiste nos riscos associados às decisões estratégicas da administração da Companhia que, por eventos de variações no ambiente interno e externo (políticas, tecnológicas, econômicas, sociais, entre outras), possam impactar sua capacidade ou habilidade de proteger-se ou adaptar-se às mudanças do ambiente em que se encontra inserida.
- **Risco Socioambiental:** Potenciais danos ao meio ambiente e sociedade, motivados pelas atividades da Companhia, gerando um impacto a proteção da saúde humana, cultural ou ambiental.
- **Risco Crédito:** Consiste no risco de perdas recorrentes por inadimplência de clientes e parceiros (agências de viagens, agência de marketing, representantes).
- **Risco Liquidez:** Ausência da disponibilidade de recursos suficientes em caixa para cumprir com as obrigações do passivo da Companhia, como empréstimos, financiamentos, debêntures, salários, provisões, encargos sociais a recolher, contas a pagar e outros passivos. Também pode estar relacionado a dificuldade de resgatar recursos investidos, sem que percam o seu valor.
- **Risco Mercado:** Possibilidade de perdas que podem ser ocasionadas por mudanças no comportamento das taxas de juros, do câmbio, dos preços de ações e *commodities*.
- **Risco Operacional:** Possíveis perdas de eficiência e/ou eficácia nas operações da Companhia, devido inadequação aos processos internos, políticas, pessoas ou sistemas, que podem resultar em acidentes ou prejuízos financeiros.
- **Risco Regulatório:** Exposição a penalidades legais, que possam gerar perdas financeiras ou danos à reputação, devido à não adequação a leis ou regulamentos internos e externos ou suas atualizações. Isso inclui normativas que regem a atuação do

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

setor da Companhia, como a *Lei Sarbanes-Oxley* (SOX), a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), a Lei nº 12.846, de 01 de agosto de 2013 ("*Lei Anticorrupção*"), entre outras.

- **Risco Cibernético/Tecnológico:** Ameaças que visam explorar as vulnerabilidades da Companhia, e que possam resultar no vazamento de informações ou dados pertencentes a ela. Como por exemplo, dados de pessoas físicas (clientes ou Tripulantes) e jurídicas (fornecedores, terceiros ou da própria Companhia), ou informações comerciais e sensíveis. Impactando a confidencialidade, integridade e disponibilidade.

(ii) os instrumentos utilizados para proteção;

A Política de Gestão de Riscos Corporativos está estruturada de forma a garantir um gerenciamento adequado dos riscos que, uma vez identificados e categorizados, passam pelas etapas de:

- **Avaliação do Risco:** processo utilizado como base, para definição através da metodologia que utilizada os graus de impacto e probabilidade, da materialização de um risco.
- **Tratamento do Risco:** processo dinâmico e contínuo, que após a mensuração, é direcionado ao tratamento necessário com base nas análises do limite aceitável para a exposição da Companhia ao risco. As estratégias traçadas junto às áreas de negócio serão registradas na matriz de riscos corporativos como um plano de ação e controle. Esses controles devem reduzir a exposição ao risco identificado, conduzindo-o ao risco residual, ou seja, aquele que permanece mesmo após a implementação de medidas para minimizar ou eliminar determinados riscos.
- **Monitoramento do Risco:** para que o gerenciamento de riscos seja efetivo, os responsáveis pelos controles devem acompanhar os riscos de forma contínua. O desempenho e os resultados do processo, devem ser analisados periodicamente pela área de Controles Internos e pelos gestores das áreas, de maneira a identificar possíveis correções ou mudanças que impactam os planos de ações e, periodicamente, pelo Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia.

(iii) e a estrutura organizacional de gerenciamento de riscos.

A Companhia utiliza para a estrutura de gestão de riscos, o modelo das 3 (três) linhas de defesa proposto pelo Instituto de Auditores Internos - (IIA 2020), elaborado com o propósito de esclarecer os papéis e responsabilidades relacionados às atividades da gestão de riscos e controles. Os critérios para a gestão de riscos corporativos da Companhia são baseados nas metodologias da ICAO (*International Civil Aviation Organization*), COSO-ERM (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management*) e ISO 31000.

Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Companhia aprova a Política de Gestão de Riscos Corporativos, e a revisa sempre que necessário, além de deliberar sobre as questões estratégicas do processo de gestão de riscos, como o limite aceitável de exposição ao risco, monitorando-os com o apoio dos comitês. Também é responsável por aprovar, quando necessário, exceções às estratégias, diretrizes e políticas de gestão de riscos, bem como disseminar e endossar a cultura de gerenciamento de riscos na Companhia.

Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia assessora o Conselho de Administração na supervisão das atividades de gerenciamento de riscos, garantindo que as diretrizes sejam seguidas, bem como recomenda ao Conselho de Administração, quando necessário, exceções às estratégias, diretrizes e políticas de gestão de riscos. Além disso, o Comitê de Auditoria Estatutário revisa a matriz de riscos corporativos e avalia as medidas necessárias para garantir o alinhamento entre o limite aceitável de exposição ao risco e a execução da estratégia da Companhia.

Adicionalmente, a área de Controles Internos e Comitê de Auditoria Estatutário avalia, durante as etapas de *Certificação SOX* (*Sarbanes-Oxley*), o ambiente de controles internos a fim de assegurar a governança da gestão dos riscos de negócio da Companhia relacionados a regulamentação. O objetivo da avaliação é fornecer segurança e confiabilidade das demonstrações financeiras. Adicionalmente, o Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia realiza auditorias operacionais visando o bom andamento dos processos e controles. Todo o trabalho da auditoria é reportado e aprovado periodicamente pelo Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

Diretoria Executiva

A Diretoria da Companhia compromete-se com a gestão de riscos, garantindo a alocação dos recursos necessários ao processo, em conformidade com as diretrizes estabelecidas na Política de Gestão de Riscos Corporativos. A Diretoria também deve assegurar a aderência aos limites aceitáveis de exposição da Companhia a riscos, além de disseminar e endossar a cultura de gerenciamento de riscos na organização.

Gerência de Riscos e Compliance

A Companhia possui uma área de Controles Internos, responsável pela implementação e avaliação do ambiente de controles internos relacionados a *Certificação SOX (Sarbanes-Oxley)*.

A Companhia também possui uma área de riscos e compliance ("*Gerência de Riscos e Compliance*"), responsável pela implementação de controles e políticas relacionadas ao Programa de Integridade, como a Política Anticorrupção. Anualmente, a Gerência de Riscos e Compliance realiza uma análise geral de riscos, com base no dicionário disposto na Política de Gestão de Riscos Corporativos. Além disso, também executa controles internos, como a *due diligence* de parceiros de negócio e monitoramentos.

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

A Companhia entende que, com a implementação da estrutura organizacional descrita em sua Política de Gestão de Riscos Corporativos, estão atendidas as necessidades referentes ao controle, monitoramento e gestão de riscos da Companhia. Os esforços da Companhia têm sido constantemente direcionados ao aprimoramento de seus processos e controles, sempre visando a segurança e mitigação de riscos na execução das atividades do negócio.

5.2 Descrição dos controles internos

5.2 - Em relação aos controles adotados pelo emissor para assegurar a elaboração de demonstrações financeiras confiáveis, indicar:

A Companhia possui um conjunto de processos e atividades de controles contínuos, adaptáveis a sua estrutura, que buscam proporcionar um grau de confiança capaz de apoiar no alcance dos objetivos relacionados as operações, relatórios e conformidade ("Controles Internos"). Além disso, conta com uma auditoria independente e objetiva, responsável por avaliar a adequação e eficácia da governança e do gerenciamento de riscos, bem como reportar as fragilidades no ambiente de controles internos, promovendo e facilitando a melhoria contínua ("Auditoria Interna"). As áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna são responsáveis pelo mapeamento dos riscos corporativos, avaliação da exposição e definição dos controles internos. Essas áreas fornecem segurança razoável para os executivos, conselheiros e mercado em relação à confiabilidade de nossas demonstrações financeiras, com o cumprimento das leis e regulamentações e otimização das operações.

a. As principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

A administração da Companhia, por meio das áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna, adota, como modelo para avaliar o ambiente de controles internos, as referências a boas práticas de governança corporativa estabelecidas pelos padrões e metodologias do *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* ("COSO"), nas regulamentações do *Public Company Accounting Oversight Board* (PCAOB) e nas normas emitidas pelo Instituto dos Auditores Internos do Brasil.

A administração da Companhia definiu diretores não estatutários responsáveis para os principais processos da Companhia que, em conjunto com as áreas de Controles Internos e de Gestão de Riscos Corporativos, executam procedimentos de atualização das matrizes de riscos e controles, análise do desenho dos controles e os testes de efetividade. Todos os procedimentos são documentados e os resultados discutidos com os Diretores não estatutários. Em caso de identificação de fragilidades ou ineficiências, são reportadas recomendações de melhoria e a necessidade de apresentação de um plano de ação por parte da área para implementar as devidas correções. O andamento do plano de ação também é acompanhado pelas áreas de Controles Internos e de Gestão de Riscos, assim como revisado pela Auditoria Interna, a fim de garantir efetividade na mitigação dos riscos relacionados aos processos.

A administração da Companhia entende, ainda, que os Controles Internos da Companhia são suficientes e pertinentes, dado o tipo de atividade e o volume de transações que a Companhia opera. Adicionalmente, a administração ressalta que está trabalhando no aprofundamento, revisão e melhoria contínua de seus processos, e na implementação de novas ferramentas para revisão e aprimoramento dos controles internos.

Em razão de suas limitações inerentes, os Controles Internos sobre as demonstrações contábeis podem não impedir ou não detectar erros. Da mesma forma, projeções de uma avaliação da eficácia do controle interno para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles venham a se tornar inadequados por conta de mudanças nas condições, ou que o grau de adesão às políticas e aos procedimentos venha a se deteriorar.

A administração da Companhia avaliou a eficácia dos controles internos relativos à elaboração das demonstrações financeiras para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2025, de acordo com a *Section 404* da Lei Sarbanes-Oxley, onde até o momento não foram identificadas fraquezas materiais.

b. As estruturas organizacionais envolvidas

A Vice-presidência Financeira é a principal estrutura responsável pelas demonstrações financeiras, com suporte direto da Controladoria na elaboração dos documentos, a fim de garantir a adoção de boas práticas de controles internos.

A área de Controles Internos realiza o mapeamento e a atualização dos controles junto às áreas de negócios e de tecnologia, de acordo com a avaliação dos riscos que possam impactar as demonstrações financeiras.

Com objetivo de garantir a eficácia e a adequação dos processos perante as Leis e Regulamentos aos quais a Companhia está exposta, a área de Auditoria Interna realiza revisões independentes acerca dos processos com maior exposição a riscos e relevância para o negócio.

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 Comitê de Auditoria Executiva.

5.2 Descrição dos controles internos

São realizadas constantemente reuniões com os diretores não estatutários responsáveis para mantê-los atualizados sobre os resultados dos testes e acompanhamento dos planos de ação.

A equipe de Controles Internos apresenta frequentemente ao Comitê de Auditoria Estatutário o cenário do funcionamento dos controles internos, detalhando os principais processos e controles com fragilidades e deficiências, assim como o andamento dos planos de ação para as correções aplicáveis.

d. Deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado ao emissor pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente

Os auditores externos da Companhia conduziram a avaliação dos controles internos da Companhia, em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2025. No contexto do relatório emitido pelos auditores, até o momento, não foram observadas deficiências e recomendações materiais sobre os referidos controles internos.

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

Conforme informado no item acima, não foram reportadas deficiências materiais no relatório de recomendações dos controles internos da Companhia.

5.3 Programa de integridade

5.3 Em relação aos mecanismos e procedimentos internos de integridade adotados pelo emissor para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira, informar:

a. se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública:

(i) os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados pelo emissor, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas, procedimentos e as práticas são adaptadas

Código de Ética e Conduta

O Código de Ética e Conduta da Companhia ("Código de Ética e Conduta") reúne um conjunto de princípios éticos e normas de conduta que norteiam os negócios e as decisões da Companhia, incluindo todas as empresas e unidades de negócio do grupo econômico da Companhia. Por meio do Código de Ética e Conduta, a Companhia busca promover e consagrar seus valores, guiando suas atividades e fortalecendo sua reputação como uma empresa reconhecida pelo compromisso com o respeito e a ética no dia a dia. O Código de Ética e Conduta aplica-se obrigatoriamente a todos os Tripulantes, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários e demais empregados da Companhia, estagiários e menores aprendizes, bem como os membros do Conselho de Administração e os seus parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes) e demais partes interessadas (*stakeholders*), nos termos do artigo 57, inciso III, do Decreto nº 11.129, de 11 de julho de 2022, o que demonstra o compromisso da alta administração com a cultura e integridade da Companhia..

O Programa de Integridade da Companhia estabelece diretrizes para o cumprimento de comportamentos éticos e transparentes em todas as relações profissionais da Companhia, promovendo uma cultura de integridade com base em nossos valores e no Código de Ética e Conduta, e apoia as áreas da Companhia na identificação e prevenção de riscos, implementação de controles internos, melhorias de processos e investigações de incidentes com o objetivo de prevenir e combater atos ilícitos.

Política de Gestão de Riscos Corporativos

A Política de Gestão de Riscos Corporativos compõe a relação de políticas internas de *compliance* da Companhia, alinhadas com o Programa de Integridade. A Política de Gestão de Riscos Corporativos se aplica a todos os macroprocessos e operações de negócios da Companhia e está disponível em seu *website*, na página de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>).

Esta Política estabelece as principais diretrizes, princípios e responsabilidades relacionadas ao gerenciamento dos riscos corporativos, além de fornecer orientações para as áreas de negócios nos processos de identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação dos riscos aos quais a Companhia está exposta.

Política Anticorrupção

A Companhia é comprometida com as leis de prevenção e combate à corrupção e à lavagem de dinheiro, em especial a Lei Anticorrupção (Lei 12.846/13), assim como a Lei nº 9.613, de 03 de março de 1998, que dispõe sobre os crimes de lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores. A Companhia não tolera condutas antiéticas, sobretudo se estas envolverem atos de corrupção ou quaisquer outros que possam lesar a administração pública, nacional ou estrangeira.

No dia 05 de novembro de 2021, o Comitê de ESG aprovou a política anticorrupção da Companhia ("[Política Anticorrupção](https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/)"), que passou por uma atualização em 03 de junho de 2025, e está disponível no *website* da Companhia, na página de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>).

A Política Anticorrupção possui diretrizes para os seguintes temas: vantagem indevida; pagamentos de facilitação; pagamentos a terceiros; relacionamento com fornecedores e parceiros de negócios; cláusula anticorrupção; brindes, presentes, entretenimento e outras vantagens; e doações e contribuições políticas.

As políticas e práticas da Companhia são avaliadas de forma contínua e atualizadas sempre que houver alterações nas legislações aplicáveis ou identificação de novos riscos.

(ii) as estruturas organizacionais envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, órgãos do emissor a que se reportam, e os mecanismos de garantia da

5.3 Programa de integridade

independência de seus dirigentes, se existentes.

A Companhia possui a Gerência de *Compliance*, que visa assegurar a conformidade com leis nacionais e internacionais, regulamentos, normas e códigos organizacionais, atendendo a princípios de governança, padrões éticos e de boa conduta, incluindo a gestão do Programa Integridade e riscos corporativos.

O Gerência de Compliance, reporta-se funcionalmente ao Comitê de ESG, e administrativa e operacionalmente, ao CEO da Companhia.

Adicionalmente, temos um Comitê de Ética e Conduta, não permanente e não estatutário, ao qual cabe: **(i)** assegurar a eficácia e efetividade do Código de Ética e Conduta; **(ii)** avaliar e decidir sobre situações submetidas pela Gerência de *Compliance* da Companhia; **(iii)** apoiar os gestores na interpretação e encaminhamento de medidas disciplinares decorrentes de violações do Código de Ética e Conduta; **(iv)** analisar qualquer situação fora dos padrões morais e éticos e eventualmente não previstas no Código de Ética e Conduta; **(v)** esclarecer dúvidas em relação aos princípios contidos no Código de Ética e Conduta; e **(vi)** divulgar amplamente as diretrizes e normas do Código de Ética e Conduta aos Tripulantes e terceiros parceiros.

A Auditoria Interna reporta-se funcionalmente ao Comitê de Auditoria Estatutário e administrativa e operacionalmente ao Vice-Presidente Financeiro da Companhia e realiza avaliação independente sobre os processos, controles e riscos da Companhia.

(iii) se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando:

- **se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**

O Código de Ética e Conduta se aplica obrigatoriamente a todos os Tripulantes, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal (se instalado), e, também, nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes) e demais partes interessadas (*stakeholders*), nos termos do artigo 57, inciso III, do Decreto nº 11.129, de 11 de julho de 2022.

- **as sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas**

A inobservância dos princípios e preceitos estabelecidos pelo Código de Ética e Conduta, às leis, normas e outras políticas da Companhia poderão ensejar as seguintes medidas disciplinares, sem prejuízo das responsabilidades civil e criminal decorrentes das disposições legais aplicáveis: (i) advertência verbal; (ii) advertência escrita; (iii) suspensão (1 dia, 3 dias e 5 dias); (iv) dispensa; ou (v) dispensa por justa causa. Tais sanções estão previstas no Procedimento Operacional Padrão "Medidas Disciplinares", emitido pela área de Administração de Pessoal da Companhia.

- **órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

O nosso Código de Ética e Conduta foi revisado e aprovado pelo Conselho de Administração em sua versão atual em 08 de setembro de 2025 e encontra-se disponível em nossa Intranet (para consulta interna), no *website*, na página de Relações com Investidores (www.ri.voeazul.com.br), além das páginas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (<http://www.b3.com.br>).

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

- (i) se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros**
- (ii) se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados**
- (iii) se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciantes de boa-fé**
- (iv) órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias**

A Companhia possui o Canal Confidencial, disponibilizado a todos os seus públicos internos e externos: Tripulantes, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas e aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal (se instalado), nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes), clientes e demais partes interessadas, para que possam reportar, de forma segura e, se desejada, anônima, todas as situações que não estão de acordo com o nosso Código de Ética e Conduta.

5.3 Programa de integridade

O Canal Confidencial é essencial para garantirmos nossa integridade, promovendo a confiança e a transparência nas nossas relações de trabalho e de negócios, de forma a estabelecer um ambiente com elevado padrão ético, preservando nossa idoneidade.

O Canal Confidencial é operado por uma empresa externa especializada, que recebe todas as informações reportadas e encaminha cada situação à Gerência de *Compliance* para apuração e tratativa, eliminando conflitos de interesses e possíveis retaliações no processo de averiguação das informações recebidas.

O acesso ao Canal Confidencial está disponível em nossa Intranet (apenas para Tripulantes) ou por meio do endereço para público geral em <http://www.canalconfidencial.com.br/azul>, além do *website* de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/canal-confidencial/>). O contato também pode ser realizado diretamente pelo telefone 0800 377 8050 de segunda-feira a sexta-feira, 24 horas por dia.

c. número de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

Não houve registro de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas.

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, pois a Companhia possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública.

5.4 Alterações significativas

5.4 - Informar se, em relação ao último exercício social, houve alterações significativas nos principais riscos a que o emissor está exposto ou na política de gerenciamento de riscos adotada, comentando, ainda, eventuais expectativas de redução ou aumento na exposição do emissor a tais riscos

No entendimento da Companhia, as alterações promovidas no item 4.1 deste Formulário de Referência refletem, principalmente, a atualização do perfil de riscos da Companhia em decorrência de eventos societários, financeiros e operacionais ocorridos ao longo do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 e até a data deste Formulário de Referência, com destaque especial para (i) a implementação das Transações de Reestruturação (conforme definido no item 4.1 deste Formulário de Referência); e (ii) a conclusão em 20 de fevereiro de 2026 do processo de reestruturação voluntária da Companhia e de suas subsidiárias nos termos do plano apresentado e aprovado sob o *Chapter 11* do *U.S. Bankruptcy Code*, perante o *United States Bankruptcy Court – Southern District of New York*, e a implementação das medidas de reestruturação associadas pela Companhia, no Brasil e no exterior ("Reestruturação do Chapter 11").

Em razão das Transações de Reestruturação e da Reestruturação do *Chapter 11*, a Companhia passou a divulgar de forma mais detalhada os riscos associados à execução do plano de negócios e das premissas financeiras e societárias consideradas em tais contextos, à sua estrutura de capital e liquidez.

A Companhia entende que, como resultado das Transações de Reestruturação e da Reestruturação do *Chapter 11*, a Companhia reduziu sua exposição a determinados riscos imediatos associados a liquidez, solvência e continuidade operacional. A Reestruturação do *Chapter 11* permitiu à Companhia reorganizar parte relevante de sua estrutura de capital, renegociar obrigações com credores, arrendadores, fabricantes de equipamentos (OEMs) e outros fornecedores, além de implementar medidas destinadas à adequação de suas necessidades de liquidez.

A administração da Companhia também ressalta que as alterações ao item 4.1 deste Formulário de Referência refletem a exposição a riscos associados ao mercado de capitais e eventos societários, especialmente em razão da implementação das ofertas públicas e demais transações de reestruturação, da possibilidade de diluição dos acionistas existentes e da entrada de determinados credores na base acionária.

5.5 Outras informações relevantes

5.5 Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações que a Companhia entenda como relevantes e não tenham sido divulgadas nesta seção 5 deste Formulário de Referência.

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA						
ACIONISTA						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo de pessoa	CPF/CNPJ		
Detalhamento de ações Unidade						
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social	
BlackBarn Capital Master Fund, LP						
	Estados Unidos	Não	Não	20/04/2026		
Sim	CITIBANK NA		Jurídica	33.042.953/0001-71		
29.721.308	8,064	0	0,000	29.721.308	8,064	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				
Readystate Asset Management, LP						
	Estados Unidos	Não	Não	20/04/2026		
Sim	CITIBANK NA		Jurídica	33.042.953/0001-71		
32.006.595	8,684	0	0,000	32.006.595	8,684	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				
United Airlines Inc.						
	Estados Unidos	Não	Não	20/04/2026		
Sim	CITIBANK NA		Jurídica	33.042.953/0001-71		
31.838.770	8,639	0	0,000	31.838.770	8,639	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA						
ACIONISTA						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo de pessoa	CPF/CNPJ		
Detalhamento de ações Unidade						
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social	
VR Global Partners, L.P.						
	Ilhas Cayman	Não	Não	20/04/2026		
Sim	CITIBANK NA		Jurídica	33.042.953/0001-71		
18.866.485	5,119	0	0,000	18.866.485	5,119	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				
AÇÕES EM TESOURARIA						
0	0,000	0	0,000	0	0,000	
OUTROS						
256.124.766	69,494	0	0,000	256.124.766	69,494	
TOTAL						
368.557.924	100,000	0	100,000	368.557.924	100,000	

6.3 Distribuição de capital

Data da última assembleia / Data da última alteração	30/04/2026
Quantidade acionistas pessoa física	7.851
Quantidade acionistas pessoa jurídica	109
Quantidade investidores institucionais	31

Ações em Circulação

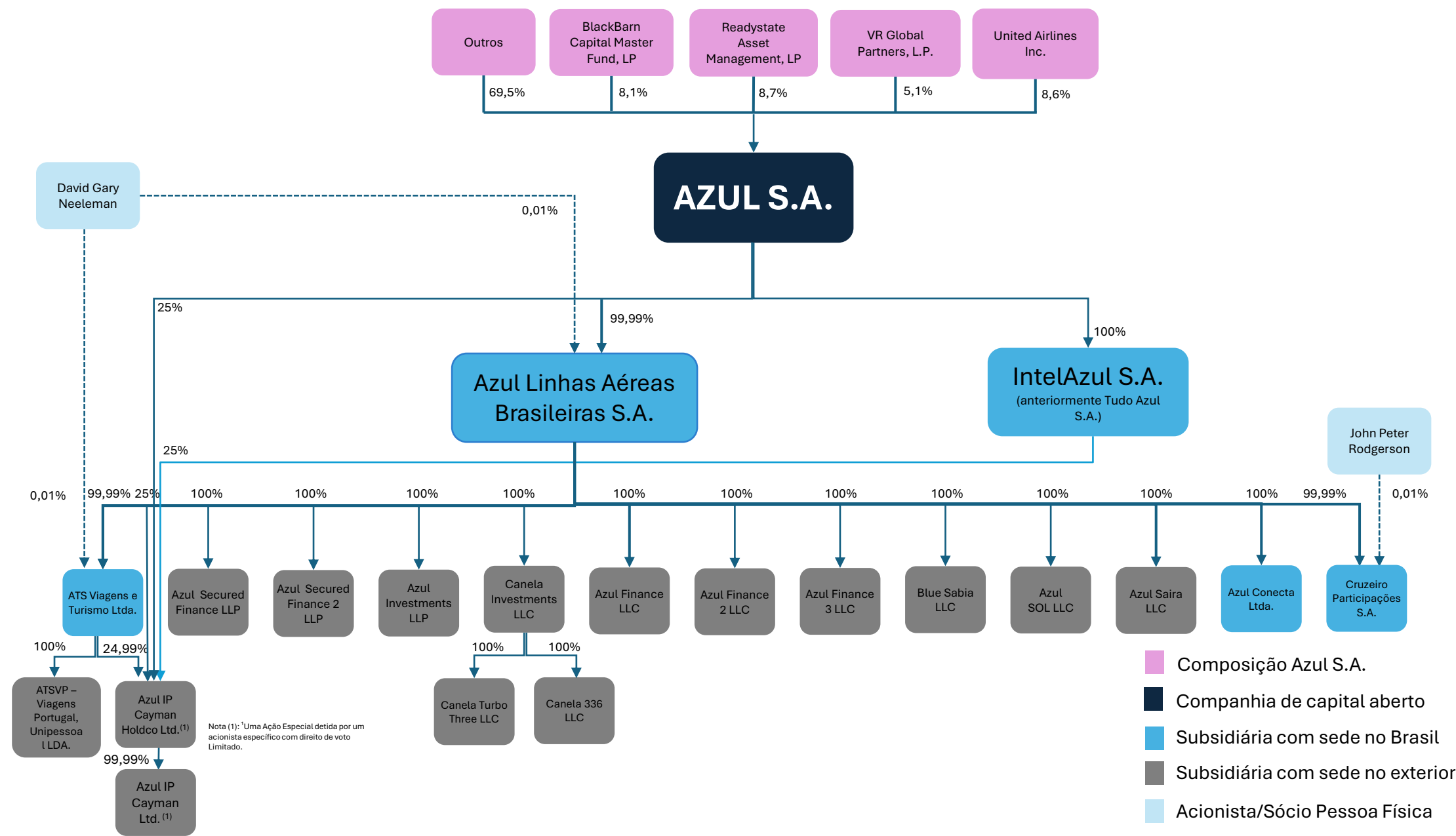
Ações em circulação correspondente a todas ações do emissor com exceção das de titularidade do controlador, das pessoas a ele vinculadas, dos administradores do emissor e das ações mantidas em tesouraria

Quantidade ordinárias	367.334.829	99,668%
Quantidade preferenciais	0	0,000%
Total	367.334.829	99,668%

6.4 Participação em sociedades

Denominação Social	CNPJ	Participação do emisor (%)
ATS VIAGENS E TURISMO LTDA.	26.203.213/0001-04	100
AZUL CONECTA LTDA.	04.263.318/0001-16	100
AZUL FINANCE 2 LLC.	00.000.000/0000-00	100
AZUL FINANCE LLC.	00.000.000/0000-00	100
AZUL INVESTMENTS LLP.	00.000.000/0000-00	100
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	09.296.295/0001-60	100
BLUE SABIÁ LLC.	00.000.000/0000-00	100
CANELA INVESTMENTS LLC.	11.481.476/0001-08	100
INTELAZUL S.A.	02.428.624/0001-30	100
ATSVP - VIAGENS PORTUGAL	00.000.000/0000-00	100
AZUL SOL LLC.	00.000.000/0000-00	100
AZUL SAIRA LLC.	00.000.000/0000-00	100
CRUZEIRO PARTICIPAÇÕES S.A.	29.627.497/0001-54	100
CANELA TURBO THREE LLC	00.000.000/0000-00	100
AZUL SECURED FINANCE LLP	00.000.000/0000-00	100
AZUL IP CAYMAN LTD.	51.696.906/0001-23	100
AZUL IP CAYMAN HOLDCO LTD.	51.696.905/0001-89	100
AZUL FINANCE 3 LLC	00.000.000/0000-00	100
AZUL SECURED FINANCE 2 LLP	00.000.000/0000-00	100
CANELA 336 LLC	00.000.000/0000-00	100

6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico



6.6 Outras informações relevantes

6.6 Outras informações relevantes

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

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

7.1. Descrever as principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal do emissor, identificando:

a. principais características das políticas de indicação e preenchimento de cargos, se houver, e, caso o emissor a divulgue, locais na rede mundial de computadores em que o documento pode ser consultado

A Companhia atende parcialmente à Medida ASG 2 prevista no Anexo ASG do Regulamento de Emissores da B3, de forma que não possui, na presente data, Política de Indicação autônoma aprovada pelo Conselho de Administração. Não obstante, seu Estatuto Social e o Regimento Interno do seu Comitê de ESG contemplam disposições relacionadas à governança corporativa, à qualificação de administradores, à prevenção de conflitos de interesses e ao acompanhamento de temas ASG/ESG.

Reconhecendo a importância da observância dos requisitos de complementariedade de experiências e diversidade em matéria de gênero, orientação sexual, cor ou raça, faixa etária e inclusão de pessoa com deficiência, o Estatuto Social prevê a sujeição da Companhia e de seus administradores ao Regulamento do Nível 2 da B3, disciplina a posse dos administradores, estabelece requisitos de reputação, independência, experiência e capacidade técnica, e atribui ao Comitê Estratégico competência para conduzir o processo de indicação e recrutamento de candidatos aos órgãos da administração.

Além disso, a Companhia possui Comitê de ESG, previsto no Estatuto Social e disciplinado por Regimento Interno aprovado pelo Conselho de Administração, com atribuições relacionadas ao plano, metas, indicadores, compromissos e práticas ASG/ESG, inclusive quanto ao desenvolvimento e aprimoramento de membros da administração, executivos e colaboradores.

Reconhecendo a importância da promoção da diversidade em seus órgãos de administração, a Companhia segue avaliando continuamente a formalização de critérios complementares de indicação alinhados à experiência, competências técnicas, complementariedade de perfis e diversidade, em linha com o Anexo ASG ao Regulamento de Emissores da B3.

A Companhia reafirma, ainda, seu compromisso com o aprimoramento contínuo das práticas de governança corporativa, diversidade e sustentabilidade, em linha com as melhores práticas de mercado e as diretrizes aplicáveis da B3.

b. se há mecanismos de avaliação de desempenho, informando, em caso positivo:

A Companhia não realiza avaliação formal de desempenho do Conselho de Administração ou dos seus comitês. Já com relação à avaliação do desempenho dos membros da Diretoria estatutária e não estatutária, com o objetivo de contribuir com o desenvolvimento individual e avaliar os comportamentos que a Companhia espera dos seus funcionários, realizamos a avaliação que reflete nossos Princípios e Valores.

Esse processo tem o objetivo de verificar em que medida os comportamentos e atitudes dos diretores traduzem os valores e cultura praticados na Companhia. Adicionalmente, a avaliação do desempenho dos membros da Diretoria é baseada na performance e no alcance de resultados que demonstrem o suporte à estratégia da Companhia.

i. a periodicidade das avaliações e sua abrangência;

A avaliação dos membros da Diretoria, do Conselho de Administração e dos comitês é realizada anualmente, de maneira individual, com abrangência de todos os seus membros.

ii. metodologia adotada e os principais critérios utilizados nas avaliações;

Para os membros da Diretoria estatutária e não estatutária, adotamos o modelo de avaliação 360°, cuja rede de avaliadores é composta, conforme aplicável, pelo gestor imediato, liderados, pares, clientes internos, além do próprio avaliado por meio de autoavaliação. 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.

Para os membros do Conselho de Administração e dos comitês não há critérios definidos.

iii. se foram contratados serviços de consultoria ou assessoria externos;

Não houve contratação de serviços de consultoria ou assessoria externos ao longo do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025. Todo o processo de avaliação de desempenho é conduzido internamente.

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

c. regras de identificação e administração de conflitos de interesses:

Nosso Estatuto prevê a impossibilidade de eleição ao cargo de membro do Conselho de Administração de pessoa que apresente ou represente interesse conflitante com os interesses da Companhia, bem como restringe o direito de voto de qualquer conselheiro que configure, supervenientemente à eleição, conflito de interesses com a Companhia, exceto se autorizado por nossa Assembleia Geral. Nestes casos, o membro conflitado não poderá ter acesso a informações ou participar de reuniões de Conselho de Administração relacionadas à hipótese de conflito.

e. se houver, objetivos específicos que o emissor possua com relação à diversidade de gênero, cor ou raça ou outros atributos entre os membros de seus órgãos de administração e de seu conselho fiscal:

Em conexão com o compromisso da Companhia e seus esforços para expandir a diversidade e promover a igualdade de gênero em todos os níveis de sua estrutura organizacional, elegeu, através da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 12 de fevereiro de 2026, por unanimidade dos acionistas detentores de 100% das ações ordinárias da Companhia, as Sras. Daniella Marques Consentino e Renata Faber Rocha Ribeiro, como Membros Independentes do Conselho de Administração da Companhia. O que reforça o compromisso da Companhia com a promoção da igualdade de gênero em todos os níveis de sua estrutura organizacional.

Ainda, cumpre destacar a atuação do Sr. Abhi Manoj Shah, Diretor Vice-Presidente de Receitas e um dos membros fundadores da Companhia. O Sr. Abhi exerce a função de Diretor-Presidente da nossa subsidiária operacional Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., bem como da subsidiária ATS Viagens e Turismo Ltda., reforçando o compromisso da Companhia com a valorização de grupos historicamente com menor representatividade.

Adicionalmente, ressaltamos que, ao longo do exercício de 2025, as mulheres representaram 41,34% de nossos colaboradores (também denominados conjuntamente como "Tripulantes"; 25,38% de nossos líderes seniores; e 39,41% do corpo diretivo da Companhia.

f. papel dos órgãos de administração na avaliação, gerenciamento e supervisão dos riscos e oportunidades relacionados ao clima:

A Administração da Companhia é exercida pelo Conselho de Administração e pela Diretoria Estatutária, contando, ainda, com comitês estatutários de assessoramento à administração, instalados em caráter permanente, quais sejam: Comitê de Auditoria Estatutário; Comitê de Remuneração; Comitê de ESG; e Comitê Estratégico.

As questões sociais, ambientais e climáticas são acompanhadas e monitoradas de perto pelo Comitê de ESG da Companhia, com reporte direto ao Conselho de Administração.

Segundo o Regimento Interno do Comitê de ESG, uma de suas competências consiste em *"realizar o acompanhamento dos compromissos de natureza ambiental, social e econômica e de governança corporativa assumidos pela Companhia por meio do monitoramento das ações dos grupos de trabalho voltados para ESG, bem como recomendar ao Conselho de Administração a aprovação de normas e procedimentos corporativos referentes às questões de ESG e a adoção de ações para sua divulgação e monitoramento de cumprimento"*.

Também compete ao Comitê de ESG *"solicitar à administração da Companhia, através de seu Presidente, eventuais análises de risco ou oportunidade na área de ESG, sempre que as julgar necessárias e oportunas para o esforço de atuação preventiva ou para a gestão adequada das questões ambientais, sociais e de governança"*.

Com o objetivo de garantir e reforçar uma gestão eficiente e transparente em mudanças climáticas, a Companhia desenvolve quatro pilares de atuação, quais sejam: gestão de emissões, gestão das oportunidades em clima, inovação e engajamento.

O Conselho de Administração exerce papel de supervisão estratégica sobre os temas climáticos, competindo-lhe acompanhar a identificação, a avaliação e o tratamento dos riscos e oportunidades relacionados ao clima que possam impactar a estratégia, o modelo de negócios, a posição financeira, os resultados operacionais e a geração de valor no curto, médio e longo prazos. Nesse contexto, o Conselho também monitora a incorporação de aspectos climáticos relevantes ao planejamento estratégico, à alocação de capital e à definição de prioridades corporativas.

Adicionalmente, o Conselho de Administração conta com o apoio de comitês de assessoramento, quando aplicável, aos quais compete acompanhar a implementação das diretrizes relacionadas à gestão de riscos

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

corporativos, incluindo aqueles associados às mudanças climáticas, bem como supervisionar a aderência das práticas internas às políticas corporativas e às melhores práticas de governança, sustentabilidade e gestão de riscos.

A Diretoria Executiva é responsável pela implementação das diretrizes estratégicas definidas pelo Conselho de Administração, incluindo a identificação, avaliação, monitoramento e gestão dos riscos e oportunidades relacionados ao clima no âmbito das operações da Companhia. Compete ainda à Diretoria Executiva assegurar a integração desses fatores aos processos de gestão de riscos corporativos, planejamento operacional, controles internos e reporte gerencial, bem como propor iniciativas destinadas à mitigação de riscos climáticos e à captura de oportunidades associadas à transição para uma economia de baixo carbono.

No âmbito operacional, a Companhia busca incorporar a análise de riscos climáticos físicos e de transição aos seus processos de tomada de decisão, incluindo avaliação de investimentos, gestão da cadeia de suprimentos, eficiência operacional e desenvolvimento de iniciativas alinhadas às diretrizes de sustentabilidade corporativa.

A administração da Companhia acompanha periodicamente a evolução dos riscos e oportunidades relacionados ao clima, incluindo potenciais impactos regulatórios, tecnológicos, reputacionais e de mercado, reportando tais avaliações ao Conselho de Administração, conforme aplicável, de modo a assegurar adequada supervisão estratégica e alinhamento com os objetivos de longo prazo da Companhia.

Para mais informações sobre a Política de Sustentabilidade da Companhia, consulte o seguinte endereço eletrônico: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/ed78542a-4e01-429a-8926-03d69ccfa307/ab5e2886-2974-811e-3e69-66f250c61aed?origin=2>

A Companhia incorpora as questões relacionadas às mudanças climáticas em sua estratégia de sustentabilidade e gestão de riscos socioambientais, com foco na redução de emissões e na descarbonização gradual de suas operações.

Embora a aviação tenha um impacto relativamente modesto em termos globais, a Azul entende as mudanças climáticas como um tema material para nossos negócios. Estamos empenhados em liderar a descarbonização no contexto latino-americano. Em 2023 tivemos nossa meta de médio prazo aprovada pelo Science Based Targets Initiative (SBTi) e em 2024, nossa meta Net Zero recebeu a validação, dessa forma, a Azul tornou-se a primeira empresa aérea do mundo com a meta de longo prazo aprovada e com um objetivo ousado: atingir a neutralidade de carbono cinco anos antes do compromisso internacional do setor. Nossa ambição é manter o ritmo do Programa de Renovação de frota para operarmos com aeronaves cada vez mais modernas e eficientes. Da mesma forma, nossa estratégia de descarbonização considera o crescimento do Programa de Eficiência de Combustível (PEC) e a eletrificação de equipamentos de solo nos aeroportos com infraestrutura que comporte esses programas, de forma a otimizar nossas operações de solo e melhorar nosso impacto climático ao aproveitar o benefício ambiental do Brasil ter uma das matrizes elétricas mais limpas do mundo.

Nosso plano de descarbonização também considera a implementação gradual dos combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) em nossas operações, seguindo premissas das regulações internacionais e da Lei do Combustível do Futuro. Estamos preparados para o uso do combustível sustentável porque temos a frota mais jovem da América Latina, com motores aptos a operar com esses biocombustíveis. Entretanto, é importante ressaltar que ainda não há disponibilidade de SAF no Brasil e como o arcabouço regulatório está em construção, alguns pontos ainda precisam ser trabalhados, como por exemplo os fatores de emissão nacionais para cada rota tecnológica, possibilidade de mecanismos de book and claim*, certificação dos biocombustíveis e rede de abastecimento.

Adicionalmente, a Companhia acompanha continuamente os riscos e oportunidades associados à transição para uma economia de baixo carbono, integrando tais aspectos aos processos de governança e à definição de suas prioridades estratégicas.

Outras informações e detalhes sobre o tema também podem ser verificados no Relatório de Sustentabilidade da Companhia, disponível no website de Relações com Investidores, cujo conteúdo é aprovado pelo Comitê de ESG da Companhia.

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

Quantidade de membros por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Diretoria	0	4	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	2	7	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	3	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	1	2	0	0	0
TOTAL = 19	3	16	0	0	0

Quantidade de membros por declaração de cor e raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Prefere não responder
Diretoria	0	3	0	1	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	0	9	0	0	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	3	0	0	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	0	3	0	0	0	0	0
TOTAL = 19	0	18	0	1	0	0	0

Quantidade de membros - Pessoas com Deficiência

	Pessoas com Deficiência	Pessoas sem Deficiência	Prefere não responder
Diretoria	0	4	0
Conselho de Administração - Efetivos	0	9	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	3	0
Conselho Fiscal - Suplentes	0	3	0
TOTAL = 19	0	19	0

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

7.2 Em relação especificamente ao conselho de administração, indicar:

a. órgãos e comitês permanentes que se reportem ao conselho de administração

Diretoria

A Diretoria é composta por, no mínimo, 2 (dois) e, no máximo, 7 (sete) membros, acionistas ou não, todos residentes no Brasil, eleitos pelo Conselho de Administração, sendo necessariamente: 1 (um) Diretor-Presidente; 1 (um) Diretor Vice-Presidente Financeiro; 1 (um) Diretor de Relações com Investidores; e até 4 (quatro) Diretores, com ou sem designação específica, sendo permitida a cumulação de cargos. Os Diretores serão eleitos para um mandato de 1 (um) ano, 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 Estatuto Social atribuída competência à Assembleia Geral, ao Conselho de Administração ou ao Comitê Estratégico. 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 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..

Os Diretores podem ser destituídos a qualquer tempo pelo Conselho de Administração, sendo que, havendo a destituição, o Conselho de Administração, no prazo de 10 (dez) dias contados da vacância, deverá eleger o substituto pelo restante do prazo do mandato. No mesmo 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.

Dentre as competências da Diretoria previstas no Estatuto Social da Companhia, destacam-se aquelas diretamente relacionadas ao Conselho de Administração, a saber: i) submeter, anualmente, à apreciação do Conselho de Administração, o Relatório da Administração e as contas da Diretoria, acompanhados do relatório dos auditores independentes, bem como a proposta de destinação dos lucros apurados no exercício anterior; ii) elaborar e propor, ao Conselho de Administração, os planos de negócios, operacionais e de investimento da Companhia, bem como o orçamento anual; iii) propor alterações no Código de Ética e Conduta da Companhia ao Conselho de Administração, quando necessárias e com apoio do Comitê de ESG; e (iv) apresentar, trimestralmente, ao Conselho de Administração, o balancete econômico-financeiro e patrimonial detalhado da Companhia e de suas controladas.

Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê de Auditoria Estatutário, órgão de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, instalado de acordo com os normativos e instruções então vigentes e aplicáveis, assim como nos termos da Resolução CVM 23, é composto por, no mínimo, 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração, sendo sua maioria de membros independentes, conforme a legislação em vigor. Dos membros do Comitê de Auditoria Estatutário: (i) ao menos 1 (um) conselheiro independente; e (ii) ao menos 1 (um) membro com reconhecida experiência em assuntos de contabilidade societária. O Conselho de Administração aprovará o regulamento aplicável ao Comitê de Auditoria Estatutário, o qual estipulará, dentre outras matérias, regras de convocação, instalação, votação e periodicidade das reuniões do Comitê de Auditoria Estatutário, prazo dos mandatos e requisitos de qualificação de seus membros.. Os membros do Comitê de Auditoria Estatutário serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição, com um limite de 10 (dez) anos consecutivos no cargo.

Nos casos de vacância de cargo de membro do Comitê de Auditoria Estatutário, compete ao Conselho de Administração eleger a pessoa que deverá completar o mandato do membro substituído.

Tendo exercido por qualquer período, os membros do Conselho de Auditoria Estatutário somente poderão integrar tal órgão novamente após decorridos 3 (três) anos, contados do final do mandato.

Compete ao Comitê de Auditoria Estatutário, dentre outras matérias:

- (a) opinar sobre a contratação e destituição do auditor independente para a elaboração de auditoria externa independente ou para qualquer outro serviço;
- (b) supervisionar as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (iii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia;
- (c) supervisionar as áreas de controles internos e auditoria interna da Companhia;

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

- (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 evidências; e
- (j) elaborar relatório anual resumido, a ser apresentado juntamente com as demonstrações financeiras, contendo a descrição de: (i) suas atividades, os resultados e conclusões alcançados e as recomendações feitas; e (ii) quaisquer situações nas quais exista divergência significativa entre a administração da Companhia, os auditores independentes e o Comitê de Auditoria Estatutário em relação às demonstrações financeiras da Companhia.

Comitê de Remuneração

O Comitê de Remuneração é órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, composto por 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração. Dos membros do Comitê de Remuneração, ao menos 1 (um) dos membros deverá ser conselheiro independente..

Compete ao Comitê de Remuneração assessorar o Comitê Estratégico na organização, na administração e na interpretação dos planos de incentivo baseados em ação da Companhia, incluindo no que se refere a qualquer medida que venha a ser tomada pelo Comitê Estratégico em situações não expressamente previstas em referidos planos, ou em relação a eventuais conflitos relacionados.

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. Dos membros do Comitê de ESG, ao menos 1 (um) dos membros deverá ser conselheiro independente. O Conselho de Administração aprovará o regulamento aplicável ao Comitê de ESG, o qual estipulará regras de convocação, instalação, votação e periodicidade das reuniões do Comitê de ESG, prazo dos mandatos e requisitos de qualificação de seus membros, entre outras matérias..

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) realizar o acompanhamento dos compromissos de natureza ambiental, social e econômica e de governança corporativa assumidos pela Companhia, por meio do monitoramento das ações dos grupos de trabalho voltados para ESG, bem como recomendar ao Conselho de Administração a aprovação de normas e procedimentos corporativos referentes às questões de ESG e a adoção de ações para a sua divulgação e para o monitoramento do seu cumprimento;
- (iv) revisar o painel de metas e indicadores do Plano de ESG da Companhia, bem como identificar e propor melhorias à estrutura, aos mecanismos e às práticas de governança da Companhia, de forma a manter em conformidade com a legislação aplicável e com as melhores práticas do mercado;
- (v) incentivar o acompanhamento das tendências dos temas relacionados à sustentabilidade do negócio e propor a adoção, pela Companhia, de políticas globais, nacionais, regionais ou locais referentes à sustentabilidade empresarial;
- (vi) identificar, abordar e tratar situações que envolvam temas e abordagens de ESG que possam ter o potencial de impactar a imagem, reputação e o patrimônio da Companhia, pelo fato de possuírem aspectos que possam causar um

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

relevante impacto nos negócios, nos relacionamentos e na imagem da Companhia, mitigando, dessa maneira, os riscos eventuais;

(vii) analisar os relatórios gerenciais advindos do Canal de Denúncia de Companhia, bem como acompanhar o andamento das apurações e investigações demandadas pelo Comitê de Ética e Conduta, e revisar e propor atualizações no Código de Ética e Conduta da Companhia, quando necessário; VIII - 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;

(viii) recomendar ao Conselho de Administração, quando pertinente, a implementação de programas de desenvolvimento ou aprimoramento para os membros da administração, executivos ou colaboradores, no intuito de promover o treinamento e difundir os conhecimentos de ESG, bem como promover o fortalecimento da cultura de ESG na Companhia;

(ix) participar da elaboração e atualização de relatórios que demonstrem o desempenho ESG da Companhia às partes interessadas (stakeholders); e

(x) prestar suporte e apoio na manutenção da Política de Transações com Partes Relacionadas da Companhia, sempre que cabível, nos termos Política de Transações com Partes Relacionadas.

Comitê Estratégico

O Comitê Estratégico, órgão colegiado autônomo, independente e com poderes deliberativos, criado nos termos do artigo 160 da Lei das Sociedades por Ações, será composto por até 5 (cinco) membros, acionistas da Companhia ou não, residentes no Brasil ou não, e até igual número de suplentes, todos eleitos pelo Conselho de Administração nos termos dos documentos de reestruturação da Companhia, com mandato unificado de 1 (um) ano, sendo permitida a reeleição.

Não obstante o quanto previsto no caput do artigo 17 do Estatuto Social, os membros eleitos para compor o Comitê Estratégico na Data de Eficácia do Estatuto Social estarão sujeitos às seguintes regras transitórias: (i) os respectivos mandatos iniciais serão unificados de 3 (três) anos (“Período de Transição”), e (ii) não poderão ser destituídos a qualquer tempo pelo Conselho de Administração durante o Período de Transição, exceto se por Justa Causa devidamente comprovada e fundamentada por escrito pelo Comitê Estratégico, sendo certo que uma decisão do Comitê Estratégico determinando a ocorrência de Justa Causa com relação a um membro do Comitê Estratégico configurará impedimento para que este membro participe e vote nas reuniões do Comitê Estratégico até que uma decisão final seja tomada pelo Conselho de Administração. Este §1º deverá ser considerado válido e produzir efeitos apenas até o 3º (terceiro) aniversário da Data de Eficácia do Estatuto Social, deixando, portanto, de ser eficaz automaticamente a partir desta data, sem que seja necessária qualquer resolução neste sentido pelos acionistas em sede de Assembleia Geral ou pelos membros do Conselho de Administração em sede de reunião do Conselho de Administração.

Para mais informações sobre os órgãos e comitês acima, consulte o Estatuto Social da Companhia, disponível por meio do seguinte endereço eletrônico: <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>

b. de que forma o conselho de administração avalia o trabalho da auditoria independente, indicando se o emissor possui uma política de contratação de serviços de extra-auditoria com o auditor independente e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

O Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, supervisiona as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (ii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia.

Na data de 5 de maio de 2022, o Conselho de Administração aprovou a atualização e adequação do o Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, nos termos da Resolução CVM 23, assim como aprovou a Política de Serviços Extra-Auditoria, a qual estabelece diretrizes e regras para a contratação de Serviços Extra-Auditoria pela Companhia de modo a: (i) garantir que os serviços contratados não comprometam a independência dos seus Auditores Independentes; e (ii) estabelecer padrões mínimos para a contratação de Serviços Extra-Auditoria ou demais serviços prestados por consultorias compostas por seus Auditores Independentes.

As versões vigentes do Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, assim como da Política de Serviços Extra-Auditoria, podem ser encontradas em nosso website de Relações com Investidores (ri.voeazul.com.br).

c. se houver, canais instituídos para que questões críticas relacionadas a temas e práticas ASG e de conformidade cheguem ao conhecimento do conselho de administração

A Companhia conta com uma área de Auditoria Interna, que faz a gestão operacional do tema Ética e *Compliance*, sendo responsável pelas comunicações relacionadas ao tema, análise periódica de documentos, denúncias por meio do Canal Confidencial, dentre outras medidas de melhoria contínua.

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

Quaisquer relatos ou denúncias podem ser endereçadas ao Canal Confidencial da Companhia, inclusive aquelas envolvendo as temáticas de ESG, atinentes às atividades desenvolvidas pela Companhia.

A estruturação do Canal Confidencial inclui a atuação de uma empresa terceira, que recepciona os relatos e denúncias e, após uma análise inicial para avaliação e classificação do escopo, o assunto é direcionado para a área de Compliance da Companhia, responsável pelas investigações, atuando em sinergia com a área Jurídica. Casos críticos são direcionados ao Comitê de Ética e Conduta da Companhia, para discussão e definição de medidas aplicáveis.

O acesso ao Canal Confidencial está disponível em nossa Intranet (apenas para Tripulantes) ou por meio do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul. O contato também pode ser realizado diretamente por quaisquer interessados, por meio do telefone 0800 377 8050, de Segunda a Sexta-Feira, das 9h às 17h.

Para outros detalhes sobre o Canal Confidencial da Companhia, vide conteúdo do item 5.3 deste Formulário de Referência.

7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal

Funcionamento do conselho fiscal: Não permanente e instalado

Nome	ABHI MANOJ SHAH	CPF:	233.420.638-58	Passaporte:		Nacionalidade:	Estados Unidos	Profis são:	Engenheiro	Data de Nascimento:	27/09/1978
Experiência Profissional:	Abhi Manoj Shah é Diretor Vice-Presidente de Receitas desde 05 de setembro de 2014, e um dos membros fundadores da Companhia. Antes de compor o nosso time, trabalhou na JetBlue Airlines de 2004 a 2008, assim como na Boeing, de 2000 a 2004. Abhi foi eleito em 05 de outubro de 2022 ao cargo de Diretor-Presidente da nossa subsidiária operacional Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Além disso, ele atua como Diretor-Presidente subsidiária ATS Viagens e Turismo Ltda. desde julho de 2017. É formado em engenharia aeroespacial na Universidade do Texas e tem mestrado na mesma área pela Universidade de Washington.										
Órgãos da Administração:											
Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato				
Diretoria	13/01/2025	2 anos	Diretor Vice Presidente/ Superintendente		13/01/2025		05/09/2014				
Diretoria	13/01/2025	2 anos	Outros Diretores	Diretor Vice-Presidente de Receitas	13/01/2025		05/09/2014				
Condenações:											
Tipo de Condenação		Descrição da Condenação									
N/A		Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.									

Nome ANTONIO CARLOS GARCIA **CPF:** 064.689.558-31 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administrador **Data de Nascimento:** 27/05/1965

Experiência Profissional: Antonio Carlos Garcia é nosso Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores desde abril de 2026. Garcia é formado em Ciências Contábeis pelas Faculdades Integradas Campos Salles e possui MBA em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Ele também participou do ThyssenKrupp Executive Program na Harvard Business School em 2011 e, em 2023, concluiu o CFO Leadership Program na Harvard Business School. Trabalhou na ThyssenKrupp como CFO global da unidade de negócios de tecnologias forjadas, na Alemanha. Anteriormente, atuou por seis anos no Grupo ZF no Brasil e por mais de dezoito anos no Grupo Siemens, em diversos segmentos de negócios, além de ter atuado como Vice-Presidente Executivo de Finanças e Relações com Investidores da Embraer desde 2020.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	14/04/2026	13/01/2027	Diretor de Relações com Investidores		20/04/2026		20/04/2026
Diretoria	14/04/2026	13/01/2027	Outros Diretores	Diretor Vice-Presidente Financeiro	20/04/2026		20/04/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome DANIEL TKACZ **CPF:** 293.535.418-40 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administrador de Empresas **Data de Nascimento:** 08/08/1981

Experiência Profissional: Daniel Tkacz é Vice-Presidente de Operações desde março de 2022, mas faz parte do quadro de tripulantes da Companhia desde 2009, tendo passado, como diretor, pelas áreas de planejamento e também de CCO. Além de sua experiência profissional, possui uma formação de excelência, sendo graduado em Administração de Empresas na ESPM, em 2004, com duplo MBA nacional em Gestão de Negócios, pela FGV e Fundação Dom Cabral, em 2006 e 2015, respectivamente, além de uma terceira especialização em Aeronáutica, Aviação, Ciência e Tecnologia Aeroespacial pela Embry-Riddle Aeronautical University, em 2018.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	13/01/2025	2 anos	Diretor Vice Presidente/ Superintendente		13/01/2025		13/01/2025

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome DANIELLA MARQUES
CONSENTINO **CPF:** 085.503.657-50 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis** Administradora
são: **Data de** 16/10/1979
Nascimento:

Experiência Profissional: Daniella Marques Consentino é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde outubro de 2023, possuindo mais de 17 anos de atuação no mercado financeiro e na área de asset management, é Sócia da Gaya Advisors, e também atua como membro independente do Comitê de Estratégia e Sustentabilidade da Cosan S.A., além de oferecer suporte no desenvolvimento e implantação dos projetos de aceleração da agenda verde e suas interfaces nas áreas tributária e de carbono. Daniella também é membro do Conselho Estratégico da Legend Capital e da Astra Payments, e preside o Conselho do Instituto Tikva, afiliado das Nações Unidas para acolhimento de mulheres vulneráveis, assim como atua como mentora e palestrante de temas focados na inclusão e na promoção financeira de mulheres. Daniella ocupou o cargo de Presidente da Caixa Econômica Federal, maior banco em ativos do Brasil - superando 1 trilhão de Reais, com cerca de 90 mil colaboradores. Atuou diretamente na estruturação e na condução de programas de empreendedorismo feminino e de orientação financeira às mulheres por meio dos programas “Caixa pra Elas” e “Brasil pra Elas”, atingindo mais de 30 milhões de mulheres. Também, foi sócia fundadora e COO da Crescera Capital, e chefiou a Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos do Ministério da Economia, atuando em projetos de alta relevância, como a Reforma da Previdência, o marco do Saneamento e as medidas de enfrentamento da COVID-19. Atuou como Secretária Especial de Produtividade e Competitividade, liderando a retomada do programa 14/15 Crédito Brasil Empreendedor, a redução do IPI e o Monitor de Investimentos. Foi Presidente do Conselho de Administração da Elo Serviços S.A. – Elo Cartões e da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI, além de membro do Conselho de Administração da CNP Seguros Holding Brasil S.A., dentre outros cargos de liderança. A Sra. Daniella possui graduação em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC/RJ, e possui MBA em Finanças pelo Instituto Brasileiro de Mercados de Capitais - IBMEC.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		20/02/2026	Não	04/10/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. A administradora declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome DAVID GARY NEELEMAN **CPF:** 744.573.731-68 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Empresário **Data de Nascimento:** 16/10/1959

Experiência Profissional: David Gary Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é o Presidente do Conselho de Administração da Companhia e atuou como Diretor-Presidente desde sua fundação, em janeiro de 2008, até julho de 2017. Antes da fundação da Companhia, David fundou a JetBlue Airways, onde ocupou a posição de Diretor-Presidente de 1998 a 2007, e a posição de Presidente do Conselho de Administração, de 2002 a 2008. Sua carreira no setor de companhias aéreas começou em 1984, quando ele cofundou a Morris Air. Como Presidente da Morris Air, implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas à distância, sendo a base do sistema de call center da JetBlue Airways. David vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies Incorporated. Posteriormente, vendeu a Open Skies Inc. para a Hewlett Packard, em 1999. Também foi o cofundador da WestJet Airlines e membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. Atualmente, David também atua como CEO e Presidente do Conselho de Administração da Breeze AirwaysTM, como membro do conselho de administração da Azorra Aviation LLC., conforme anunciado em 02 de julho de 2022, e como membro do conselho de administração da Liliun N.V., desde setembro de 2021.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Presidente do Conselho de Administração		20/02/2026	Não	21/02/2008

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome GILBERTO DE ALMEIDA PERALTA **CPF:** 446.658.817-15 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 03/05/1957

Experiência Profissional: Gilberto de Almeida Peralta é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 40 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Gilberto atuou em várias posições de liderança no conglomerado global da General Electric (GE), incluindo os cargos de Diretor-Presidente da GE Brasil, de Gerente Geral da GE Capital Aviation Services na América Latina e Caribe, tendo ocupado também o cargo de Vice-Presidente da GE Aviation na França, onde liderou a área de aeronaves da Airbus. Gilberto possui bacharelado em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis, e atualmente também atua como Presidente do Conselho de Administração da Helibras – Helicópteros do Brasil S.A., subsidiária do Grupo Airbus, e como conselheiro independente da Ascensus Group.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		20/02/2026	Não	24/08/2018

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome JEFF OGAR **CPF:** 000.000.000-00 **Passaporte:** 584691842 **Nacionalidade:** Estados Unidos **Profis são:** Advogado **Data de Nascimento:** 14/12/1973

Experiência Profissional: Jeff Ogar atua atualmente como Head of Airline Partnerships da American Airlines, cargo que ocupa desde 2023, e como Diretor da JetSMART, posição assumida em 2025. Entre 2019 e 2023, foi General Counsel, Corporate Secretary e Diretor da Stand Together Chamber of Commerce, liderando assuntos jurídicos e estratégicos da organização. Anteriormente, de 2010 a 2019, atuou como Chief Counsel for Antitrust and Trade Regulation na Georgia-Pacific LLC, sendo responsável por questões de concorrência e regulação comercial. De 2003 a 2010, Jeff trabalhou como Senior Attorney para Competition Law and Regulatory Affairs na American Airlines, assessorando a companhia em assuntos regulatórios e de direito da concorrência.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Suplente)		20/02/2026	Não	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome JOHN PETER RODGERSON **CPF:** 233.337.188-98 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Estados Unidos **Profis são:** Administradora de Empresas **Data de Nascimento:** 11/06/1976

Experiência Profissional: John Peter Rodgeron é Diretor-Presidente da Companhia desde 24 de julho de 2017. Antes de ocupar essa posição, foi Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, responsável pelas áreas de Planejamento e Análise Financeira, Tesouraria e Contabilidade da Companhia. John trabalhou com. David Neeleman no plano de negócios original para a criação da Companhia, sendo também um dos fundadores. Ocupou também o cargo de Diretor-Presidente da subsidiária operacional da Companhia, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., entre agosto de 2019 e outubro de 2022. Atuou, ainda,, como Diretor de Planejamento e Análise Financeira na JetBlue Airways entre 2003 e 2008. Anteriormente, trabalhou para a IBM Global Services, entre 2001 e 2003. Possui graduação em Finanças pela Brigham Young University.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	13/01/2025	2 anos	Diretor Presidente / Superintendente		13/01/2025		24/07/2017
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Administração (Efetivo)		20/02/2026	Não	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome PATRICK WAYNE QUAYLE **CPF:** 716.915.501-08 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Estados Unidos **Profis são:** Cientista Político **Data de Nascimento:** 22/11/1978

Experiência Profissional: Patrick Wayne Quayle é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 29 de abril de 2021. Patrick traz mais de 15 anos de experiência em malha aérea, frota e planejamento corporativo, por meio de diversos cargos ocupados na United Airlines, American Airlines e Continental Airlines. Também é, atualmente, Vice-Presidente Sênior de Malha Internacional e Alianças na United Airlines, onde é responsável pelo portfólio de rotas internacionais estimado em 50 bilhões de dólares, assim como pela estratégia de frota corporativa. Liderou o lançamento de mais 80 novas rotas internacionais e tem sido fundamental no pedido de mais de 600 novas aeronaves na United Airlines. Patrick possui Bacharelado em Ciências Políticas pela Rice University, MBA pela University of Bath e foi nomeado para o Crain’s Chicago Business 40 Under 40.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		20/02/2026	Não	29/04/2021

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome RENATA FABER ROCHA RIBEIRO **CPF:** 215.671.488-67 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administradora de Empresas **Data de Nascimento:** 01/06/1980

Experiência Profissional: Renata Faber Rocha Ribeiro é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 29 de dezembro de 2022. Formada em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, atua no Grupo BTG Pactual desde agosto de 2020, onde ocupa o cargo de Diretora de ESG da Revista Exame. Antes disso, Renata acumulou mais de 15 anos de experiência em Equity Research no Itaú BBA, nos setores de transportes, logística e bens de capital, sendo reconhecida pelo ranking da revista Institutional Investor como uma das melhores analistas da América Latina desses setores, entre os anos de 2005 e 2017. Também estudou Liderança em Sustentabilidade e Responsabilidade Corporativa na 210 London Business School, e vem atuando ativamente em diversas parcerias e projetos voltados para o avanço da agenda de sustentabilidade. Por fim, Renata também é membro independente do nosso Comitê de Auditoria Estatutário desde 9 de dezembro de 2022 e membro do Comitê de ESG desde 30 de abril de 2025.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		20/02/2026	Não	29/12/2022

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. A Sra. Renata declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome	SERGIO ERALDO DE SALLES PINTO	CPF:	317.309.901-00	Passaporte:		Nacionalidade:	Brasil	Profis são:	Engenheiro e Economista	Data de Nascimento:	24/09/1964

Experiência Profissional: Sérgio Eraldo de Salles Pinto é Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia, tendo sido eleito como membro independente desde 10 de março de 2008. Sérgio é Diretor Presidente do Grupo Bozano e atualmente também atua como membro externo do Comitê de Auditoria, Risco e Ética da Embraer, membro de Comitês de Investimento da Crescera Capital, CEO da Legend Capital e membro representante do Comitê de Acionistas do Conglomerado Alfa. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração de grandes companhias, como Netpoints, Embraer, Votorantim S.A. e Votorantim Finanças, tendo atuado também como diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A., e ocupado o cargo de presidente do Bozano, Simonsen Securities de Londres. 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 mestrado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Vice Presidente Cons. de Administração Independente		20/02/2026	Não	10/03/2008

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

7.4 Composição dos comitês

Nome:

ADAM ZIRKIN

CPF:

000.000.000-00

Passaporte:

642757281

Nacionalidade:

Estados Unidos

Profissão:

Administrador

Data de Nascimento:

09/06/1979

Experiência Profissional:

Adam Zirkin é Analista Sócio da Knighthead. Anteriormente, atuou como Vice Presidente e Diretor de Investimentos na Harbinger Capital Partners e foi Head de Pesquisa na Libertas Partners. Ele iniciou sua carreira no grupo de High Yield do RBC Capital Markets. Sua experiência inclui operações em mercados de capitais públicos e privados em diversos setores. O Sr. Zirkin atualmente é Presidente do Conselho de Administração da Wheels Up Experience, Inc. e também integra o conselho da The Dror for the Wounded Foundation. Ele é bacharel em Bioquímica, cum laude, pela Brandeis University, onde também estudou filosofia.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Suplente)	25/03/2026	3 anos	Comitê Estratégico		25/03/2026	25/03/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O Sr. Adam declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:

DANIELLA MARQUES
CONSENTINO

CPF:

085.503.657-50

Passaporte:

Nacionalidade:

Brasil

Profissão:

Administra
dora

**Data
de
Nas
cime
nto:**

16/10/1979

Experiência Profissional:

Daniella Marques Consentino é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde outubro de 2023, possuindo mais de 17 anos de atuação no mercado financeiro e na área de asset management, é Sócia da Gaya Advisors, e também atua como membro independente do Comitê de Estratégia e Sustentabilidade da Cosan S.A., além de oferecer suporte no desenvolvimento e implantação dos projetos de aceleração da agenda verde e suas interfaces nas áreas tributária e de carbono. Daniella também é membro do Conselho Estratégico da Legend Capital e da Astra Payments, e preside o Conselho do Instituto Tikva, afiliado das Nações Unidas para acolhimento de mulheres vulneráveis, assim como atua como mentora e palestrante de temas focados na inclusão e na promoção financeira de mulheres. Daniella ocupou o cargo de Presidente da Caixa Econômica Federal, maior banco em ativos do Brasil - superando 1 trilhão de Reais, com cerca de 90 mil colaboradores. Atuou diretamente na estruturação e na condução de programas de empreendedorismo feminino e de orientação financeira às mulheres por meio dos programas “Caixa pra Elas” e “Brasil pra Elas”, atingindo mais de 30 milhões de mulheres. Também, foi sócia fundadora e COO da Crescera Capital, e chefiou a Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos do Ministério da Economia, atuando em projetos de alta relevância, como a Reforma da Previdência, o marco do Saneamento e as medidas de enfrentamento da COVID-19. Atuou como Secretária Especial de Produtividade e Competitividade, liderando a retomada do programa 14/15 Crédito Brasil Empreendedor, a redução do IPI e o Monitor de Investimentos. Foi Presidente do Conselho de Administração da Elo Serviços S.A. – Elo Cartões e da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI, além de membro do Conselho de Administração da CNP Seguros Holding Brasil S.A., dentre outros cargos de liderança. A Sra. Daniella possui graduação em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC/RJ, e possui MBA em Finanças pelo Instituto Brasileiro de Mercados de Capitais - IBMEC.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado	Comitê de ESG		30/04/2025	30/04/2025

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. A administradora declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome: DAVID GARY NEELEMAN **CPF:** 744.573.731-68 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresário **Data de Nascimento:** 16/10/1959

Experiência Profissional: David Gary Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é o Presidente do Conselho de Administração da Companhia e atuou como Diretor-Presidente desde sua fundação, em janeiro de 2008, até julho de 2017. Antes da fundação da Companhia, David fundou a JetBlue Airways, onde ocupou a posição de Diretor-Presidente de 1998 a 2007, e a posição de Presidente do Conselho de Administração, de 2002 a 2008. Sua carreira no setor de companhias aéreas começou em 1984, quando ele cofundou a Morris Air. Como Presidente da Morris Air, implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas à distância, sendo a base do sistema de call center da JetBlue Airways. David vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies Incorporated. Posteriormente, vendeu a Open Skies Inc. para a Hewlett Packard, em 1999. Também foi o cofundador da WestJet Airlines e membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. Atualmente, David também atua como CEO e Presidente do Conselho de Administração da Breeze AirwaysTM, como membro do conselho de administração da Azorra Aviation LLC., conforme anunciado em 02 de julho de 2022, e como membro do conselho de administração da Lilium N.V., desde setembro de 2021.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado			30/04/2025	08/08/2011

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:
GILBERTO DE ALMEIDA PERALTA

CPF:
446.658.817-15

Passaporte:

Nacionalidade:
Brasil

Profissão:
Engenheiro

Data de Nascimento:
03/05/1957

Experiência Profissional:

Gilberto de Almeida Peralta é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 40 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Gilberto atuou em várias posições de liderança no conglomerado global da General Electric (GE), incluindo os cargos de Diretor-Presidente da GE Brasil, de Gerente Geral da GE Capital Aviation Services na América Latina e Caribe, tendo ocupado também o cargo de Vice-Presidente da GE Aviation na França, onde liderou a área de aeronaves da Airbus. Gilberto possui bacharelado em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis, e atualmente também atua como Presidente do Conselho de Administração da Helibras – Helicópteros do Brasil S.A., subsidiária do Grupo Airbus, e como conselheiro independente da Ascensus Group.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatutário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Outros	30/04/2025	02 de maio de 2027		Membro e Coordenador do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	30/04/2025
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado	Comitê de ESG		30/04/2025	30/04/2025

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome: JAMES JASON GRANT

CPF: 000.000.000-00

Passaporte: 544372630

Nacionalidade: Estados Unidos

Profissão: Administrador de Empresas

Data de Nascimento: 09/03/1972

Experiência Profissional:

James Jason Grant é membro do Comitê Estratégico da Companhia desde 20 de fevereiro de 2026, possuindo experiência tanto como investidor quanto como executivo sênior em negócios industriais, sendo fundador e sócio-gerente da Headhaul Capital Partners LLC, uma firma de private equity focada em investimentos nos setores de transporte e logística. Também possui significativa experiência operacional, com foco em finanças e reestruturação operacional, que inclui experiência como CFO da Singer Vehicle Design e EVP, CFO e CCO do United Maritime Group LLC, um negócio integrado de transporte marítimo e logística de graneis sólidos. James iniciou sua carreira na indústria da aviação com a Canadian Airlines International e a American Airlines em funções financeiras e passou a desempenhar um papel integral na reestruturação da Atlas Air, onde se tornou CFO. James também recebeu um BA em Administração de Empresas pela Wilfrid Laurier University e um MBA pela Simon Fraser University em British Columbia, Canadá.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado	Comitê de ESG		30/04/2025	30/04/2025
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:

JEFF OGAR

CPF:

000.000.000-00

Passaporte:

584691842

Nacionalidade:

Estados Unidos

Profissão:

Advogado

Data de Nascimento:

14/12/1973

Experiência Profissional:

Jeff Ogar atua atualmente como Head of Airline Partnerships da American Airlines, cargo que ocupa desde 2023, e como Diretor da JetSMART, posição assumida em 2025. Entre 2019 e 2023, foi General Counsel, Corporate Secretary e Diretor da Stand Together Chamber of Commerce, liderando assuntos jurídicos e estratégicos da organização. Anteriormente, de 2010 a 2019, atuou como Chief Counsel for Antitrust and Trade Regulation na Georgia-Pacific LLC, sendo responsável por questões de concorrência e regulação comercial. De 2003 a 2010, Jeff trabalhou como Senior Attorney para Competition Law and Regulatory Affairs na American Airlines, assessorando a companhia em assuntos regulatórios e de direito da concorrência.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Suplente)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:JOHN PETER RODGERSON

CPF:233.337.188-98

Passaporte:

Nacionalidade:Estados Unidos

Profissão:Administra dora de Empresas

Data de Nascimento:11/06/1976

Experiência Profissional:

John Peter Rodgerson é Diretor-Presidente da Companhia desde 24 de julho de 2017. Antes de ocupar essa posição, foi Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, responsável pelas áreas de Planejamento e Análise Financeira, Tesouraria e Contabilidade da Companhia. John trabalhou com. David Neeleman no plano de negócios original para a criação da Companhia, sendo também um dos fundadores. Ocupou também o cargo de Diretor-Presidente da subsidiária operacional da Companhia, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., entre agosto de 2019 e outubro de 2022. Atuou, ainda,, como Diretor de Planejamento e Análise Financeira na JetBlue Airways entre 2003 e 2008. Anteriormente, trabalhou para a IBM Global Services, entre 2001 e 2003. Possui graduação em Finanças pela Brigham Young University.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome: JOHN STEPHEN SLATTERY

CPF: 000.000.000-00

Passaporte: PV9277287

Nacionalidade: Irlanda

Profissão: Consultor

Data de Nascimento: 09/09/1968

Experiência Profissional:

John Stephen Slattery é um executivo da área de aviação com mais de três décadas de experiência no setor. Atualmente, é diretor da BETA Technologies, posição que ocupa desde outubro de 2025, e Presidente do Conselho de Administração do Grupo Forgitel, desde julho de 2025. Antes disso, Slattery foi Diretor Vice-presidente e Diretor Comercial da GE Aerospace entre junho de 2022 e junho de 2024, e Diretor Presidente da GE Aviation de setembro de 2020 a junho de 2022. Entre janeiro de 2016 e setembro de 2020, foi Diretor Presidente da Embraer Commercial Aviation.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de uma atividade profissional ou comercial qualquer. O Sr. John declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome: JONATHAN SETH ZINMAN

CPF: 000.000.000-00

Passaporte: 549890846

Nacionalidade: Estados Unidos

Profissão: Administrador

Data de Nascimento: 17/09/1980

Experiência Profissional:

Jonathan Seth Zinman foi eleito como membro do Comitê Estratégico da Companhia em 20 de fevereiro de 2026. Com mais de 17 anos de experiência na indústria, incluindo como analista sênior de investimentos especializado em situações impulsionadas por eventos, intensivas e em processos de pós-reorganização, Jonathan participa do conselho de diversas empresas menores que passaram ou passam por situações e desafios diferentes. Além disso, é advogado de reestruturação e fundador da JZ Advisors LLC, acumulando muitos anos como diretor-gerente em grandes empresas de capital e gestão de ativos. Jonathan possui um BA da Duke University e um MBA e JD da University of Michigan.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado			30/04/2025	30/04/2025
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome: LUKE CORNING **CPF:** 000.000.000-00 **Passaporte:** A31362670 **Nacionalidade:** Estados Unidos **Profissão:** Profissional de Investimentos **Data de Nascimento:** 27/05/1981

Experiência Profissional: Luke Corning é Head de Special Situations na Readystate Asset Management e anteriormente ocupou cargos seniores de gestão de portfólio na Pentwater Capital Management e na TLP Trading. Ele iniciou sua carreira como analista no Goldman Sachs e já atuou em diversos conselhos de empresas públicas e privadas nos setores de consumo, energia e biotecnologia. É bacharel em Finanças pela Miami University of Ohio e concluiu o Program for Leadership Development da Harvard Business School.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Suplente)	25/03/2026	3 anos	Comitê Estratégico		25/03/2026	25/03/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de uma atividade profissional ou comercial qualquer. O Sr. Luke declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:
PATRICK WAYNE
QUAYLE

CPF:
716.915.501-08

Passaporte:

Nacionalidade:
Estados
Unidos

Profissão:
Cientista
Político

**Data
de
Nas
cime
nto:**
22/11/1978

Experiência Profissional:

Patrick Wayne Quayle é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 29 de abril de 2021. Patrick traz mais de 15 anos de experiência em malha aérea, frota e planejamento corporativo, por meio de diversos cargos ocupados na United Airlines, American Airlines e Continental Airlines. Também é, atualmente, Vice-Presidente Sênior de Malha Internacional e Alianças na United Airlines, onde é responsável pelo portfólio de rotas internacionais estimado em 50 bilhões de dólares, assim como pela estratégia de frota corporativa. Liderou o lançamento de mais 80 novas rotas internacionais e tem sido fundamental no pedido de mais de 600 novas aeronaves na United Airlines. Patrick possui Bacharelado em Ciências Políticas pela Rice University, MBA pela University of Bath e foi nomeado para o Crain's Chicago Business 40 Under 40.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:RENATA FABER ROCHA RIBEIRO

CPF:215.671.488-67

Passaporte:

Nacionalidade:Brasil

Profissão:Administra
dora de
Empresas

**Data
de
Nas
cime
nto:**01/06/1980

Experiência Profissional:

Renata Faber Rocha Ribeiro é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 29 de dezembro de 2022. Formada em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, atua no Grupo BTG Pactual desde agosto de 2020, onde ocupa o cargo de Diretora de ESG da Revista Exame. Antes disso, Renata acumulou mais de 15 anos de experiência em Equity Research no Itaú BBA, nos setores de transportes, logística e bens de capital, sendo reconhecida pelo ranking da revista Institutional Investor como uma das melhores analistas da América Latina desses setores, entre os anos de 2005 e 2017. Também estudou Liderança em Sustentabilidade e Responsabilidade Corporativa na 210 London Business School, e vem atuando ativamente em diversas parcerias e projetos voltados para o avanço da agenda de sustentabilidade. Por fim, Renata também é membro independente do nosso Comitê de Auditoria Estatutário desde 9 de dezembro de 2022 e membro do Comitê de ESG desde 30 de abril de 2025.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	02 de maio de 2027			30/04/2025	09/12/2022
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado	Comitê de ESG		30/04/2025	30/04/2025

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. A Sra. Renata declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:

SERGIO ERALDO DE SALLES PINTO

CPF:

317.309.901-00

Passaporte:

Nacionalidade:

Brasil

Profissão:

Engenheiro e Economista

Data de Nascimento:

24/09/1964

Experiência Profissional:

Sérgio Eraldo de Salles Pinto é Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia, tendo sido eleito como membro independente desde 10 de março de 2008. Sergio é Diretor Presidente do Grupo Bozano e atualmente também atua como membro externo do Comitê de Auditoria, Risco e Ética da Embraer, membro de Comitês de Investimento da Crescera Capital, CEO da Legend Capital e membro representante do Comitê de Acionistas do Conglomerado Alfa. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração de grandes companhias, como Netpoints, Embraer, Votorantim S.A. e Votorantim Finanças, tendo atuado também como diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A., e ocupado o cargo de presidente do Bozano, Simonsen Securities de Londres. Sergio é formado em Economia e Engenharia Elétrica pela Universidade de Brasília e possui mestrado em Economia pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro, e mestrado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Remuneração		Outros	30/04/2025	Indeterminado		Membro e Coordenador do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	08/08/2011
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	05/05/2026	02 de maio de 2027			05/05/2026	05/05/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

7.5 Relações familiares

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Na data deste Formulário de Referência, não há relação conjugal, união estável ou parentesco até o 2º grau entre (i) administradores da Companhia; (ii) administradores da Companhia e administradores de controladas diretas ou indiretas da Companhia; (iii) administradores da Companhia ou de suas controladas, diretas ou indiretas e controladores diretos ou indiretos da Companhia; e (iv) administradores da Companhia e administradores das sociedades controladas diretas ou indiretas da Companhia.

7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não há relações de subordinação, prestação de serviço ou controle mantidas, nos últimos 3 exercícios sociais entre (i) administradores do emissor, (ii) sociedade controlada, direta ou indiretamente, pela Companhia, com exceção daquelas em que a Companhia detenha, direta ou indiretamente, a totalidade do capital social, (iii) controlador direto ou indireto do emissor, e (iv) caso seja relevante, fornecedor, cliente, devedor ou credor do emissor, de sua controlada ou controladoras ou controladas de alguma dessas pessoas.

7.7 Acordos/seguros de administradores

7.7 Acordos/seguros de administradores

Contratamos regularmente seguro de responsabilidade civil para nossos Administradores ("D&O"), em condições usuais de mercado. Nossos diretores e executivos estão cobertos por um seguro de responsabilidade civil desde o início de nossa atividade. As apólices de seguro de nossos diretores e executivos atuais, que firmamos em 17 de março de 2025, são fornecidas pela Zurich Minas Brasil Seguros S.A., Akad Seguros S.A. e Tokio Marine Seguradora S.A., são renováveis a cada ano, devendo ser renovadas em 27 de maio de 2026. O prêmio do seguro é de US\$ 2.285.813,17, US\$ 782.450,25 e US\$ 653.396,14, respectivamente. Juntas, as apólices têm uma cobertura máxima de US\$ 30.000.000,00. Estas apólices cobrem danos ou custos no caso de nossos diretores ou dirigentes sofrerem perdas como resultado de uma ação judicial por suposta má conduta enquanto atuam na qualidade de diretores ou dirigentes. Ver "Item 11.2. Transações de Partes Relacionadas".

A apólice de D&O contratada conta ainda com: cobertura adicional para reclamações tributárias; penhora online/indisponibilidade de bens; multas e penalidades civis e administrativas; danos morais; danos corporais; erros e omissões quando da desconsideração da personalidade jurídica; reclamações do tomador do seguro contra um segurado e reclamações de segurado contra segurado; concessão de período adicional de cobertura para segurados aposentados; e gastos com processo de extradição, respeitados os limites, termos, condições e exclusões da apólice contratada.

A contratação da cobertura específica de continuidade da apólice após pedido de recuperação judicial, pagamento de multas e acordos contratuais visa garantir aos administradores que a Companhia os manterá indenizados contra perdas decorrentes de reclamações de terceiros que acarretem 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 indenizados por quaisquer perdas decorrentes do exercício de seus cargos na Companhia, exceto nos casos dolo, fraude ou negligência grave.

7.8 Outras informações relevantes**7.8 Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes****Práticas da Companhia quanto às assembleias gerais (para os últimos três exercícios):**

Assembleia	Data da Realização	Instalação em Segunda Convocação	Quórum de Instalação
AGE	25/03/2026	Não	94,06% ON
AGE	12/02/2026	Não	84,23% ON
AGE	12/01/2026	Não	100% ON
AGEsp	12/01/2026	Não	98,83% PN
AGD	07/01/2026	Não	100% Deb.
AGE	16/12/2025	Não	100% ON
AGD	25/07/2025	Não	100% Deb.
AGD	24/07/2025	Não	100% Deb.
AGE	01/07/2025	Não	100% ON
AGOE	30/04/2025	Não	100% ON 7,27% PN
AGE	25/02/2025	Não	100% ON
AGEsp	25/02/2025	Não	52,87% PN
AGD	28/01/2025	Não	100% Deb.
AGD	11/12/2024	Não	100% Deb.
AGD	29/10/2024	Não	100% Deb.
AGD	28/10/2024	Não	100% Deb.

7.8 Outras informações relevantes

AGD	19/11/2024	Não	100% Deb.
AGD	23/09/2024	Não	100% Deb.
AGD	21/08/2024	Não	100% Deb.
AGOE	15/05/2024	Não	100% ON 41,36% PN

Comitês Não Estatutários

Além dos Comitês reportados no item 7.2 deste Formulário de Referência, a Companhia conta com um Comitê de Ética e Conduta. Referido Comitê se reporta diretamente ao Comitê de ESG da Companhia e é composto por 5 (cinco) membros, sendo, entre eles, o Diretor Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores da Companhia, que atua como Coordenador do Comitê.

São as principais competências do Comitê de Ética e Conduta:

- (i) promover a divulgação do Código de Ética e Conduta no âmbito geral da Companhia, bem como para terceiros;
- (ii) examinar e avaliar questões apresentadas ao Comitê relativas à responsabilidade, comportamento e ética de funcionários e parceiros da Companhia e suas afiliadas, fornecendo pareceres conclusivos e, se necessário, recomendações para a regularização de situações submetidas para análise;
- (iii) receber, analisar e tratar os relatos de não-conformidade oriundos do Canal Confidencial (e quaisquer outros meios utilizados para a comunicação de incidentes) classificados como sendo de “crítico” ou “alto” impacto. Os relatos classificados como sendo de “médio” ou “fraco” impacto somente serão apreciados pelo Comitê a critério do Gerente de Auditoria Interna;
- (iv) solicitar informações, dados e depoimentos a qualquer funcionário da Companhia ou de suas afiliadas, com o propósito de esclarecer as questões sob análise;
- (v) em caso de relatos de não conformidade, verificar inicialmente a sua admissibilidade, para, em seguida, formalizar o processo. O processo instaurado pelo Comitê deverá ser concluído no prazo médio de 40 (quarenta) dias corridos;
- (vi) propor sanções a funcionários da Companhia ou de suas afiliadas, bem como a terceiros, de acordo com a legislação vigente e medidas disciplinares previstas nas políticas internas da Companhia;
- (vii) manter o sigilo de todas as informações de que tiver conhecimento em razão da atuação do Comitê, tendo em vista que a confidencialidade dos assuntos tratados; e
- (viii) propor alterações ao Código de Ética e Conduta.

As alterações propostas deverão ser analisadas e aprovadas pelo Comitê de ESG da Companhia, e propostas à aprovação pelo Conselho de Administração da Companhia.

8.1 Política ou prática de remuneração

8.1. Descrever a política ou prática de remuneração do conselho de administração, da diretoria estatutária e não estatutária, do conselho fiscal, dos comitês estatutários e dos comitês de auditoria, de risco, financeiro e de remuneração, abordando os seguintes aspectos:

a. objetivos da política ou prática de remuneração

Em reunião da Diretoria Estatutária da Companhia, realizada em 30 de junho de 2022, foi aprovada política que contempla as diretrizes gerais sobre as formas de remuneração fixa e variável da Companhia ("Política de Remuneração").

O objetivo da 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 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 alinhada aos nossos interesses por ser fundamentada por critérios atrelados ao nosso desempenho econômico-financeiro.

O inteiro teor da Política de Remuneração poderá ser consultado no site de relações com investidores da Companhia (<https://ri.voeazul.com.br/>).

b. Práticas e procedimentos adotados pelo conselho de administração para definir a remuneração individual do conselho de administração e da diretoria, indicando:

i. Os órgãos e comitês do emissor que participam do processo decisório, identificando de que forma participam

Nosso Conselho de Administração e Diretoria terão a remuneração fixada conforme definido em Assembleias Gerais de Acionistas. Além disso, nos termos do Artigo 12º, Parágrafo Segundo, do Estatuto Social, compete ao Conselho de Administração o estabelecimento da remuneração individual de cada membro do Conselho de Administração e da Diretoria.

ii. Critérios e metodologia utilizada para a fixação da remuneração individual, indicando se há a utilização de estudos para a verificação das práticas de mercado, e, em caso positivo, os critérios de comparação e a abrangência desses estudos

Conforme mencionado anteriormente, o nosso Conselho de Administração terá a remuneração fixada conforme definido em Assembleias Gerais de Acionistas e reunião do Conselho de Administração. Os membros do nosso Conselho de Administração recebem remuneração por seus serviços por meio de valor fixo mensal ou valor fixo por participação em reunião.

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.

Nossos diretores estatutários e não estatutários têm direito a uma remuneração que consiste em um componente fixo e variável. A remuneração fixa mensal paga aos nossos administradores é baseada em práticas de mercado e pesquisas elaboradas por consultoria independente e consiste em treze pagamentos mensais por ano. Tais valores estão sujeitos a reajuste anual. O componente variável consiste em bônus, ações e opções de ações restritas, conforme descrito abaixo.

A remuneração variável de curto prazo é baseada em metas que, se atingidas, dão direito ao diretor a um bônus anual baseado em seu desempenho individual. As metas são estabelecidas no início do ano com base em nosso plano estratégico. Os principais indicadores de desempenho considerados para fins de remuneração variável são margem operacional, satisfação do cliente, satisfação dos tripulantes e pontualidade. Para os gestores, metade da remuneração variável de curto prazo é baseada em nosso desempenho e a outra metade é baseada no desempenho individual. Para diretores, 80% (oitenta por cento) da remuneração variável de curto prazo é baseada em nosso desempenho e 20% (vinte por cento) é baseada no desempenho individual. Por outro lado, nossa remuneração variável de longo prazo envolve a outorga de ações e opções de ações restritas. Além disso, nossos diretores recebem benefícios em linha com as práticas de mercado, que incluem seguro médico, odontológico e de vida, vale-refeição e passagem aérea em nossos voos.

Adicionalmente, alguns de nossos executivos recebem benefícios adicionais, como um pacote de auxílio para mensalidades escolares e moradia para nossos executivos expatriados. Nesse pacote, a ALAB deu a

8.1 Política ou prática de remuneração

determinados diretores não estatutários a garantia de aluguel e outros pagamentos em três contratos de aluguel para moradias familiares no Brasil.

Além disso, nossos conselheiros e diretores têm direito a passagens aéreas gratuitas para seus familiares imediatos.

iii. Com que frequência e de que forma o conselho de administração avalia a adequação da política de remuneração do emissor

A Companhia realiza, trimestralmente, por meio das reuniões de seu Comitê de Remuneração, avaliações e discussões referentes à sua Política de Remuneração.

c. composição da remuneração, indicando:

i. descrição dos diversos elementos que compõem a remuneração, incluindo, em relação a cada um deles:

• Seus objetivos e alinhamento aos interesses de curto, médio e longo prazo do emissor:

Segue abaixo a descrição dos principais elementos que compõem a remuneração da administração, seus respectivos objetivos e seu alinhamento com os interesses de curto, médio e longo prazo da Companhia:

Remuneração fixa

A remuneração fixa mensal tem por objetivo compensar adequadamente os administradores e membros dos órgãos de governança pelas suas responsabilidades, atribuições e tempo dedicado às atividades da Companhia, em linha com práticas de mercado.

A remuneração fixa é composta por:

- honorários mensais atribuídos aos membros do Conselho de Administração;
- salário base mensal pago aos membros da Diretoria Estatutária e não Estatutária, composto por treze pagamentos anuais; e
- remuneração mensal atribuída aos membros do Conselho Fiscal, quando instalado, observado que tal remuneração não poderá ser inferior, para cada membro em exercício, a 10% da remuneração fixa média atribuída a cada diretor, nos termos do §3º do artigo 162 da Lei nº 6.404/76.

Adicionalmente, os presidentes dos comitês estatutários de assessoramento ao Conselho de Administração fazem jus a remuneração adicional por reunião realizada, como forma de compensação pelas responsabilidades adicionais decorrentes de suas funções.

Esse componente tem como objetivo assegurar previsibilidade remuneratória e atrair e reter profissionais qualificados para a administração da Companhia.

Benefícios

Os benefícios concedidos aos membros da Diretoria incluem assistência médica e odontológica, refeições, seguro de vida e concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia, conforme aplicável.

Adicionalmente, os membros do Conselho de Administração fazem jus ao benefício de concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia.

Esse componente tem como objetivo oferecer pacote de benefícios competitivo e compatível com as práticas de mercado, contribuindo para a atração e retenção de executivos e administradores.

Remuneração variável de curto prazo

A remuneração variável de curto prazo é concedida aos membros da Diretoria Estatutária e não Estatutária, principalmente sob a forma de bônus anual e, conforme aplicável, por meio de Programa de Participação nos Lucros e Resultados, nos termos da Lei nº 10.101, de 19 de dezembro de 2000 ("PLR").

Esse componente tem como objetivo alinhar a atuação dos executivos ao cumprimento das metas operacionais, financeiras e estratégicas da Companhia, incentivando a geração de resultados sustentáveis no curto e médio prazo e o atendimento aos interesses de acionistas, clientes, colaboradores e demais stakeholders.

Incentivos de longo prazo

A Companhia adota programas de incentivo de longo prazo baseados em ações, incluindo planos de opção de compra de ações, planos de ações restritas e planos de opção virtual de compra de ações, destinados a membros da Diretoria e, conforme aplicável, a membros do Conselho de Administração.

Esses programas têm como objetivo:

8.1 Política ou prática de remuneração

- incentivar o comprometimento dos participantes com a geração de valor no longo prazo;
- fortalecer o alinhamento entre os interesses da administração e dos acionistas; e
- contribuir para a retenção de executivos e membros estratégicos da governança.

A distribuição desses incentivos observa critérios como nível do cargo, desempenho individual e relevância estratégica do participante para a Companhia.

Remuneração por participação em comitês de assessoramento

Os presidentes dos comitês estatutários de assessoramento ao Conselho de Administração fazem jus a remuneração adicional por reunião realizada, como forma de compensação pelas atribuições específicas associadas a essas funções.

Atualmente, a Companhia possui os seguintes comitês estatutários de assessoramento ao Conselho de Administração:

- Comitê de Auditoria Estatutário, aderente à Resolução CVM nº 23/21;
- Comitê de Remuneração;
- Comitê de ESG;
- Comitê Independente Especial; e
- Comitê Estratégico.

Os membros do Conselho de Administração que participam desses comitês não fazem jus a remuneração adicional pela participação, exceto quando atuam na condição de presidentes.

• **Sua proporção na remuneração total nos 3 últimos exercícios sociais:**

Nossos executivos têm remuneração composta por elementos fixos e variáveis, nas seguintes proporções:

2025								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	79,6%	05,6%	14,8%	0%	0%	0%	0%
Diretoria Estatutária	%	34,7%	5,3%	9,8%	50,2%	0%	0%	0%
Conselho Fiscal	%	79,5%	20,5%	0,00%	0%	0%	0%	0%

2024								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	16,3%	1,5%	4,7%	0%	0%	77,5%	0%
Diretoria Estatutária	%	20,5%	3,2%	5,8%	26,4%	0%	44,1%	0%
Conselho Fiscal	%	76,8%	23,2%	0%	0%	0%	0%	0%

(*) O valor estimado da remuneração baseada em ações depende de vários fatores, incluindo o preço da ação da Companhia, sua volatilidade, a taxa de juros, entre outros, e, portanto, é sujeito a oscilações. Ademais, o valor reconhecido na despesa não necessariamente configura saída de caixa, e pode demorar até cinco anos para ser adquirido e até 10 anos para ser liquidado a depender do programa e do tipo de instrumento.

2023								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	14,2%	1,4%	3,9%	0,0%	0,0%	80,5%	0,0%
Diretoria Estatutária	%	14,6%	2,3%	4,1%	16,3%	0,0%	62,7%	0,0%
Conselho Fiscal	%	78,6%	21,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

(*) O valor estimado da remuneração baseada em ações depende de vários fatores, incluindo o preço da ação da Companhia, sua volatilidade, a taxa de juros, entre outros, e, portanto, é sujeito a oscilações. Ademais, o valor reconhecido na despesa não necessariamente configura saída de caixa, e pode demorar até cinco anos para ser adquirido e até 10 anos para ser liquidado a depender do programa e do tipo de instrumento.

• **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

8.1 Política ou prática de remuneração

consultorias especializadas. A remuneração fixa mensal segue nossa política e tabela salarial, criada com base nas pesquisas de mercado acima citadas, e pela discricionariedade de nossos administradores. Os valores são reajustados anualmente conforme resultado de acordo coletivo realizado entre os sindicatos representantes da empresa e dos trabalhadores e de acordo com a análise da movimentação salarial do mercado apresentada pelas pesquisas salariais e de benefícios.

A remuneração variável (bônus anual) é calculada com base em nosso programa de gestão de desempenho que visa o reconhecimento do cumprimento das metas com o pagamento de remuneração variável anual sobre múltiplos de salários de cada executivo.

Por sua vez, os incentivos de longo prazo são calculados com base em nosso plano de opção de compra de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, conforme descritos no item 8.4 deste Formulário de Referência.

- ***Principais indicadores de desempenho nele levados em consideração, inclusive, se for o caso, indicadores ligados a questões ASG:***

A definição da remuneração total de nossos executivos tem o intuito de promover salários condizentes com a posição da empresa no mercado e com as responsabilidades individuais exigidas para cada função. Para determinar a parcela fixa da remuneração são consideradas pesquisas 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 financeiros e operacionais tais como EBITDA, margem operacional, pontualidade, pesquisas de satisfação do cliente e do tripulante e ESG.

- ii. Razões que justificam a composição da remuneração***

A composição da remuneração é determinada pela Política de Remuneração, a qual considera as responsabilidades de cada cargo e tem como parâmetro os valores praticados pelo mercado para os profissionais que exercem funções equivalentes.

- iii. Existência de membros não remunerados pelo Emissor e a razão para este fato***

Não há pagamento de salário ou pró-labore a quatro membros que representam acionistas com direito a assento no Conselho de Administração, os quais fazem jus a benefícios. Além disso, são realizados pagamentos adicionais de remuneração a estes membros do Conselho de Administração que presidem os Comitês da Companhia.

- d. Existência de remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos***

Exceto pelo pagamento relacionados a aluguéis de diretores não estatutários realizados pela ALAB, conforme mencionado no item 8.1.b(ii), não há outra remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos para o exercício de cargos na Companhia.

- e. Existência de qualquer remuneração ou benefício vinculado à ocorrência de determinado evento societário, tal como alienação do nosso controle societário do emissor***

Com a consumação do IPO da Companhia em abril de 2017, os Beneficiários passaram a fazer jus às opções de ações, ações restritas e opções virtuais de compra de ações. Para mais informações, vide item 8.4 este Formulário de Referência.

8.2 Remuneração total por órgão**Remuneração total prevista para o Exercício Social corrente 31/12/2026 - Valores Anuais**

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	7,50	4,00	3	14,50
Nº de membros remunerados	7,50	4,00	3	14,50
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	2.860.000,00	8.529.365,00	325.937,00	11.715.302,00
Benefícios direto e indireto	186.667,00	1.313.443,00	84.000,00	1.584.110,00
Participações em comitês	510.000,00	0,00	0,00	510.000,00
Outros	0,00	2.397.604,00	0,00	2.397.604,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	20.346.510,00	0,00	20.346.510,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	0,00	0,00	0,00	0,00
Observação	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	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. Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	
Total da remuneração	3.556.667,00	32.586.922,00	409.937,00	36.553.526,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2025 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	4,00	2,75	17,75
Nº de membros remunerados	11,00	4,00	2,75	17,75
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	4.360.000,00	8.529.365,00	298.817,00	13.188.182,00
Benefícios direto e indireto	308.000,00	1.313.443,00	77.000,00	1.698.443,00
Participações em comitês	810.000,00	0,00	0,00	810.000,00
Outros	0,00	2.397.604,00	0,00	2.397.604,00
Descrição de outras remunerações fixas	.	.	.	
Remuneração variável				
Bônus	0,00	12.327.800,00	0,00	12.327.800,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis	.	.	.	
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	0,00	0,00	0,00	0,00
Observação	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. Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP	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. Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	
Total da remuneração	5.478.000,00	24.568.212,00	375.817,00	30.422.029,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2024 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	12	4	1,25	17,25
Nº de membros remunerados	12	4	1,25	17,25
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	3.708.958,00	7.772.301,00	115.940,00	11.597.199,00
Benefícios direto e indireto	336.000,00	1.230.166,00	35.000,00	1.601.166,00
Participações em comitês	1.077.000,00	0,00	0,00	1.077.000,00
Outros	0,00	00,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações fixas	.	.	.	
Remuneração variável				
Bônus	0,00	10.030.939,00	0,00	10.030.939,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis	.	.	.	
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	17.594.483,00	16.709.832,00	0,00	34.304.315,00
Observação	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. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	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. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	
Total da remuneração	22.716.441,00	35.743.238,00	150.940,00	58.610.619,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2023 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,25	4	2	17,25
Nº de membros remunerados	11,25	4	2	17,25
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	3.172.837,00	7.710.992,00	154.587,00	11.038.416,00
Benefícios direto e indireto	315.000,00	1.223.422,00	42.000,00	1.580.422,00
Participações em comitês	879.001,00	0,00	0,00	879.001,00
Outros	0,00	00,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações fixas	.	Benefícios	.	
Remuneração variável				
Bônus	0,00	8.649.079,00	0,00	8.649.079,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis	0	.	.	
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	18.026.092,00	33.236.076,00	0,00	51.262.168,00
Observação	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. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	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. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	
Total da remuneração	22.392.930,00	50.819.569,00	196.587,00	73.409.086,00

8.3 Remuneração Variável

Exercício Social: 31/12/2026

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	7,50	4,00	3,00	14,50
N° de membros remunerados	0,00	4,00	0,00	4,00
Esclarecimento	.		.	
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	4.423.154,00	0,00	4.423.154,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	9.730.939,00	0,00	9.730.939,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	8.846.308,00	0,00	8.846.308,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social		20.346.510,00		20.346.510,00
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social				0,00

Exercício Social: 31/12/2025

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11,00	4,00	2,75	17,75
N° de membros remunerados	0	4,00	0	4,00
Esclarecimento	.		.	
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	4.303.828,00	0,00	4.303.828,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	9.468.421,00	0,00	9.468.421,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	8.607.656,00	0,00	8.607.656,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	12.327.800,00	0,00	12.327.800,00
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00

Exercício Social: 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	12	4	1,25	17,25
N° de membros remunerados	0,00	4	0,00	4,00
Esclarecimento	.		.	
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	4.274.692,00	0,00	4.274.692,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	9.404.322,00	0,00	9.404.322,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	8.549.384,00	0,00	8.549.384,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social		10.030.939,00	0,00	10.030.939,00
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social		0,00	0,00	0,00

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,25	4	2	17,25
Nº de membros remunerados	0,00	4	0	4,00
Esclarecimento	.		.	
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	4.256.693,00	0,00	4.256.693,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	9.364.726,00	0,00	9.364.726,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	8.513.387,00	0,00	8.513.387,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	8.649.079,00	0,00	8.649.079,00
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

8.4. Em relação ao plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária, em vigor no último exercício social e previsto para o exercício social corrente, descrever:

a. Termos e condições gerais

Exceto pelo Novo Plano (conforme abaixo definido), após o Processo de *Chapter 11* da Companhia, os planos e programas anteriormente vigentes foram descontinuados, permanecendo, contudo, válidas e plenamente eficazes as outorgas já realizadas no âmbito de tais instrumentos, as quais continuam regidas pelos respectivos termos e condições originalmente estabelecidos. Para mais informações, consulte o item 8.20 deste Formulário de Referência.

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 do Primeiro Plano"), 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 do Primeiro Plano é de R\$3,42. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Primeiro Programa do Primeiro Plano, 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 do Primeiro Plano"), 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 do Primeiro Plano é de R\$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Segundo Programa do Primeiro Plano, apenas 1.572.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Terceiro Programa do Primeiro Plano"), 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 do Primeiro Plano é de R\$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Terceiro Programa do Primeiro Plano, 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. O Segundo Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

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.

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 do Segundo Plano”), 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 do Segundo Plano é de R\$19,15 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do Segundo Plano 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 do Segundo Plano”), 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 do Segundo Plano é de R\$14,51 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa do Segundo Plano 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 do Segundo Plano”), 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 do Segundo Plano é de R\$14,50 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa do Segundo Plano 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 do Segundo Plano”), 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 do Segundo Plano é de R\$22,57 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quarto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quinto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quinto Programa do Segundo Plano de Opções (“Quinto Programa do Segundo Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 8 de agosto de 2022, contempla a outorga de 1.774.418 opções. O preço de exercício de cada opção no Quinto Programa do Segundo Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quinto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Sexto Programa do Segundo Plano de Opções

O Sexto Programa do Segundo Plano de Opções ("Sexto Programa do Segundo Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 8 de agosto de 2022, contempla a outorga de 1.514.999 opções. O preço de exercício de cada opção no Sexto Programa do Segundo Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Sexto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

TERCEIRO PLANO DE OPÇÕES

O Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações ("Terceiro Plano de Opções") 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 do Terceiro Plano"), 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 do Terceiro Plano é de R\$11,85 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Terceiro Plano foi outorgada.

QUARTO PLANO DE OPÇÕES

O Quarto Plano de Opções de Compra de Ações ("Quarto Plano de Opções") foi aprovado pelos nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 9 de setembro de 2022. O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da companhia, incluindo nosso Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a.i) a outorga de opções que resultem em um máximo de 13.800.000 ações preferenciais; (a.ii) um período aquisitivo total (*vesting*) de 3 anos no Primeiro Programa, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (a.iii) sem prazo de exercício e (b.i) um período aquisitivo total (*vesting*) de 1 ano no Segundo Programa, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer 100% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (b.ii) sem prazo de exercício.

Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções

O Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções ("Primeiro Programa do Quarto Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 19 de agosto de 2022, contempla a outorga de 8.900.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Quarto Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Quarto Plano foi outorgada.

Segundo Programa do Quarto Plano de Opções

O Segundo Programa do Quarto Plano de Opções ("Segundo Programa do Quarto Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 19 de agosto de 2022, contempla a outorga de 4.900.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Quarto Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Segundo Programa do Quarto Plano foi outorgada.

QUINTO PLANO DE OPÇÕES

O nosso quinto plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de nossa emissão ("Quinto Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 07 de julho de 2023. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Quinto Plano de Opções os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chave. O Quinto Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Quinto Plano de Opções.

Primeiro Programa do Quinto Plano de Opções

O Primeiro Programa do Quinto Plano de Opções ("Primeiro Programa do Quinto Plano"), aprovado pelo

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Conselho de Administração em 07 de julho de 2023, contempla a outorga de 1.800.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Quinto Plano é de R\$15,60 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Quinto Plano de Opções

O Segundo Programa do Quinto Plano de Opções ("Segundo Programa do Quinto Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 23 de outubro de 2024, contempla a outorga de 2.000.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Quinto Plano é de R\$ 4,04 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Quinto Plano de Opções

O Terceiro Programa do Quinto Plano de Opções ("Terceiro Programa do Quinto Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de novembro de 2024, outorga datada em 14 de novembro de 2024 contempla a outorga de 2.200.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa do Quinto Plano é de R\$ 4,17 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

PLANO DE OPÇÕES DE COMPRA DE AÇÕES

O nosso Plano de Opções de Compra de Ações ("MIP") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 25 de fevereiro de 2025. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do MIP os Beneficiários, (i) os membros do Conselho de Administração da Azul, que não participam da Diretoria da Azul, incluindo o Presidente do Conselho de Administração; (ii) os membros da Diretoria da Azul; e (iii) empregados e outros executivos da Companhia, que sejam selecionados pelo Conselho de Administração, após a aprovação pelo Comitê de Remuneração. O MIP é administrado pelo Conselho de Administração com o apoio do Comitê de Remuneração.

Primeiro Programa do MIP

O Primeiro Programa do Plano de Opções de Compra de Ações ("Primeiro Programa do MIP"), aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de março de 2025, contempla a outorga de até 7% (sete por cento) das opções definidas dentro do próprio MIP. O preço de exercício de cada 1000 (mil) opções no Primeiro Programa do MIP é de R\$3,30. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do MIP serão efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

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.

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

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

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 Primeiro Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas (“Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, estabelece um valor global de ações destinadas ao Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$10.241 mil. Os beneficiários do Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R\$21,00, totalizando 487.670 ações concedidas.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Plano de Ações Restritas (“Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, estabelece um valor global de ações destinadas ao Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$6.180 mil. Os beneficiários do Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas 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 Primeiro Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas (“Terceiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, estabelece um valor global de ações destinadas ao Terceiro Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$7.416 mil. Os beneficiários do Terceiro Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas 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 Primeiro Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Plano de Ações Restritas (“Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, estabelece que 285.064 ações serão destinadas ao Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas 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 Primeiro Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Plano de Ações Restritas (“Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 7 de agosto de 2018, estabelece que 291.609 ações serão destinadas ao Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas 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 Primeiro Plano de Ações Restritas

O Sexto Programa do Plano de Ações Restritas (“Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas”),

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

aprovado pelo Comitê de Remuneração em 5 de agosto de 2019, estabelece que 170.000 ações serão destinadas ao Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas 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.

Sétimo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Sétimo Programa do Plano de Ações Restritas ("Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2022, estabelece que 335.593,00 ações serão destinadas ao Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas 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.

Oitavo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Oitavo Programa do Plano de Ações Restritas ("Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de novembro de 2024, estabelece que 335.751 ações serão destinadas ao Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

SEGUNDO 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 ("Primeiro Programa - 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. Os beneficiários do Primeiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 9 de agosto de 2021, estabelece que 300.000 ações serão destinadas ao Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2022, estabelece que 671.186 ações serão destinadas ao Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Quarto Programa - Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2023, estabelece que 500.000 ações serão destinadas ao Quarto Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quarto Programa - Segundo Plano de Ações Restritas 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 Segundo Plano de Ações Restritas

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

O Quinto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 23 de outubro de 2024, estabelece que 671.502 ações serão destinadas ao Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas 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.

NOVO PLANO DE OUTORGA DE AÇÕES RESTRITAS

O Novo Plano de Outorga de Ações Restritas da Companhia e de suas subsidiárias diretas e indiretas foi aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia datada de 12 de fevereiro de 2026 e instituído em conformidade com a legislação e regulamentação aplicáveis e com o plano de reestruturação apresentado pela Companhia no âmbito do *Chapter 11* ("Novo Plano").

O Novo Plano tem por objetivo conceder a determinados conselheiros, diretores, empregados e outros executivos da Companhia (os "Participantes") o direito de receber ações ordinárias de emissão da Companhia ("Ações Restritas"), sujeitas a métricas de aquisição de direitos (*vesting*) e critérios de desempenho a serem definidos pelo Comitê Estratégico, com vistas, entre outros, a (i) promover o alinhamento de interesses entre Participantes e acionistas na busca pelo crescimento sustentável dos negócios; (ii) incentivar o atingimento de metas e objetivos corporativos; (iii) reforçar a capacidade de atração, retenção e motivação de talentos; e (iv) compartilhar a criação de valor e os riscos associados às atividades da Companhia.

O Novo Plano poderá ser implementado por meio de um ou mais programas ("Programas"), e a adesão de cada Participante dependerá da celebração de instrumento contratual com a Azul contendo os termos e condições aplicáveis à respectiva outorga (o "Contrato de Outorga"). Nenhuma disposição do Novo Plano, de seus Programas ou dos Contratos de Outorga confere ao Participante direito de permanência em cargo, reeleição ou manutenção de vínculo com a Companhia, nem restringe a possibilidade de encerramento de mandato, contrato de trabalho ou prestação de serviços, conforme aplicável e observada a legislação.

Nos termos do Estatuto Social da Azul, o Comitê Estratégico deterá autoridade exclusiva e plena para supervisionar, organizar, interpretar e administrar o Novo Plano e seus Programas, inclusive para (i) designar Participantes elegíveis; (ii) aprovar outorgas e alocar Ações Restritas entre Participantes; e (iii) definir, em cada Programa e Contrato de Outorga, os termos e condições aplicáveis, incluindo critérios de elegibilidade, cronograma, critérios de *vesting*, condições de desempenho e regras de proteção anti-diluição. O Comitê de Remuneração prestará suporte ao Comitê Estratégico em caráter consultivo, quando solicitado, podendo o Comitê Estratégico desconsiderar recomendações formuladas.

Cada Ação Restrita conferirá ao seu titular o direito de receber 1 (uma) ação ordinária de emissão da Companhia, estritamente nos termos do Novo Plano, do Programa aplicável e do respectivo Contrato de Outorga. A transferência efetiva das ações somente ocorrerá após o cumprimento das condições de *vesting*, desempenho e demais condições previstas, de modo que a aprovação dos Programas ou a assinatura de Contratos de Outorga, por si só, não confere ao Participante direitos sobre as ações nem garante seu recebimento. Até a efetiva entrega (ou subscrição) das ações, os Participantes não terão direitos de acionista, os quais somente surgirão após a transferência das ações nos termos da Lei das S.A.

A outorga das Ações Restritas observará um limite máximo global correspondente a 7,0% do capital social da Azul em bases totalmente diluídas ("Limite Global de Outorga") e, em qualquer hipótese, deverá estar em conformidade com o Plano do *Chapter 11*. Para fins do Novo Plano, "capital social da Azul em bases totalmente diluídas" corresponde à soma de: (i) todas as ações emitidas e em circulação na data de eficácia do Novo Plano; (ii) quando efetivamente emitidas, todas as ações passíveis de emissão em decorrência de outorgas concedidas até 21 de janeiro de 2026 sob planos de incentivo então vigentes que venham a se tornar *vested*; e (iii) todas as ações que poderão ser emitidas em decorrência do exercício, conversão, permuta ou outros direitos de aquisição/subscrição de ações relacionados ao Plano do *Chapter 11* (as "Transações Futuras"), incluindo, sem limitação, (a) a emissão de ações no âmbito da *Equity Rights Offering*, (b) a emissão de ações decorrente dos *Strategic Investment Agreements*, e (c) a emissão de ações decorrente do exercício dos *GUC Warrants* (Bônus de Subscrição GUC).

Para liquidar as Ações Restritas, a Companhia poderá utilizar ações em tesouraria e/ou emitir ações adicionais, sempre observado o Limite Global de Outorga. Mediante aprovação do Comitê Estratégico, a Companhia poderá, a seu critério, optar pela liquidação em dinheiro, com base no preço médio ponderado pelo volume das ações nos últimos 30 pregões.

Caso não haja ações suficientes em tesouraria após o *vesting*, a Companhia emitirá ações adicionais, que serão subscritas pelo beneficiário pelo valor total de R\$ 1,00 para o lote integral de ações correspondente à outorga, sendo este valor fixo e não alterável pelo Conselho de Administração ou pelo Comitê Estratégico.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Os acionistas da Azul não terão direito de preferência em relação a quaisquer Ações Restritas.

O Novo Plano contempla ainda uma parcela de vesting antecipado: do Limite Global de Outorga de 7,0%, 1,0% estará sujeito a vesting imediato na data em que o Novo Plano se tornar eficaz ("Ações de Vesting Antecipado"), não ficando sujeito a requisitos adicionais de desempenho. O Comitê Estratégico poderá alocar tais Ações de Vesting Antecipado a quaisquer Participantes elegíveis, que passarão a ter direito imediato ao recebimento ou subscrição das ações correspondentes. Para fins de esclarecimento, as Ações de Vesting Antecipado efetivamente emitidas na data de eficácia do Novo Plano não poderão exceder 1,0% do capital social na referida data e serão ajustadas para refletir as Transações Futuras até o limite de 1,0% do capital social em bases totalmente diluídas. Em linha com as regras de proteção anti-diluição, o Novo Plano prevê ajustes nas outorgas em caso de bonificações em ações, desdobramentos ou grupamentos; e, caso Ações Restritas (incluindo Ações de Vesting Antecipado) sejam outorgadas antes da consumação de Transações Futuras, o Participante fará jus a receber Ações Restritas adicionais (ou ações ordinárias adicionais, conforme aplicável) para manter o percentual originalmente previsto do Limite Global de Outorga destinado a tal Participante, repetindo-se esse procedimento a cada Transação Futura consumada.

O Novo Plano vigorará por prazo indeterminado, até sua integral alocação e cumprimento, e estabelece que, a partir de sua eficácia, ele substituirá, revogará e prevalecerá sobre quaisquer planos ou programas anteriores da Companhia de incentivo baseado em participação societária (incluindo opções de compra de ações, ações restritas, remuneração baseada em ações ou instrumentos similares que prevejam emissão ou entrega de ações), estejam eles em vigor, encerrados, expirados ou cancelados.

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, conforme ratificação do Conselho de Administração em 06 de novembro de 2018 ("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 justas 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 da Companhia.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Phantom Shares

O Primeiro Programa de *Phantom Shares* ("Primeiro Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares"), com sua aprovação ratificada pelo Conselho de Administração em 6 de novembro de 2018, contempla a outorga de 707.400 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares é de R\$20,43 por ação virtual.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Phantom Shares

O Segundo Programa de *Phantom Shares* ("Segundo Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares"), 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 Segundo Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares é de R\$42,09 por ação virtual.

SEGUNDO PLANO DE OPÇÃO VIRTUAL DE COMPRA DE AÇÕES

Em 30 de abril de 2020, o Comitê de Remuneração aprovou o Segundo Plano de Opção 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 ("Primeiro Programa - Segundo Plano de

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

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 - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$10,35 por ação virtual.

Segundo Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Segundo Programa do Segundo Plano Phantom Shares (“Segundo Programa – Segundo Plano de Phantom Shares”), aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020, contempla a outorga de 1.600.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Segundo Programa - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$10,35 por ação virtual.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Terceiro Programa do Segundo Plano Phantom Shares (“Terceiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares”), aprovado pelo Conselho de Administração em 9 de agosto de 2021, contempla a outorga de 580.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Terceiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$33,99 por ação virtual.

Em 8 e 19 de agosto de 2022, o Conselho de Administração aprovou o cancelamento da outorga de opções virtuais no valor de R\$ 538 milhões, vinculadas ao Terceiro Programa do Segundo Plano Virtual de Opção de Compra de Ações, bem como o cancelamento da outorga de opções virtuais no valor de R\$ 2,7 milhões e R\$ 1,4 milhão, vinculadas, respectivamente, ao Primeiro e Segundo Programas do Segundo Plano Virtual de Opção de Compra de Ações.

b. Data de aprovação e órgão responsável

Vide item a.

c. Número máximo de ações abrangidas

As ações preferenciais que resultarão do exercício das opções e das ações restritas 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) 7.476.728 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Opções; (iii) 11.679.389 ações preferenciais no âmbito no Terceiro Plano; (iv) 13.800.000 ações preferenciais no âmbito no Quarto Plano; (v) 6.000.000 ações preferenciais no âmbito do Quinto Plano; (vi) 2.231.406 ações preferenciais no âmbito do Primeiro Plano de Ações Restritas e; (vii) 2.853.768 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Ações Restritas. Para o Novo Plano, as ações ordinárias de emissão da Companhia que resultarão da outorga de ações restritas deverão observar o Limite Global de Outorga, conforme descrito no item “a” acima.

d. Número máximo de opções a serem outorgadas

O número máximo de opções de compra de ações preferenciais outorgadas no âmbito dos Planos é de 47.008.117.

e. Condições de aquisição de ações

Primeiro Plano de Opções

Nos termos dos Programas do Primeiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, de forma fracionada, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções se tornaram exercíveis quando da consumação da nossa oferta pública inicial de ações (“IPO”). Ainda, no âmbito do Segundo Programa, as Opções apenas poderão 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.

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 *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.

Quarto Plano de Opções

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Nos termos do Quarto Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 3 (três) anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Quinto Plano de Opções

Nos termos do Quinto Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 4 (quatro) anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 25% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Plano de Ações Restritas

Nos termos do Plano de Ações Restritas, a aquisição do direito às Ações Restritas (ou “RSUs”) outorgadas, acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o 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. De 2018 até 2021, as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário do plano.

Segundo Plano de Ações Restritas

Nos termos do Segundo Plano de Ações Restritas, a aquisição do direito às Ações Restritas (ou “RSUs”) outorgadas, acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquirido após 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. De 2020 até 2021, as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário do plano.

Novo Plano

As condições de aquisição das Ações Restritas no âmbito do Novo Plano são definidas caso a caso pelo Comitê Estratégico e formalizadas nos respectivos Programas e Contratos de Outorga, podendo envolver (i) métricas de aquisição de direitos (*vesting*) e (ii) condições de desempenho específicas, além de outras condições contratuais aplicáveis. A transferência efetiva das ações ao Participante somente ocorrerá após o cumprimento integral dessas condições (bem como de quaisquer requisitos legais, regulatórios e contratuais pertinentes), de modo que a mera aprovação de um Programa ou a assinatura do Contrato de Outorga não confere, por si só, direito adquirido às ações nem garante seu recebimento; igualmente, até a efetiva transferência, o Participante não possui direitos de acionista. O Plano prevê ainda que 1,0% do Limite Global de Outorga estará sujeito a *vesting* imediato na data em que o Plano se tornar eficaz (“Ações de Vesting Antecipado”), sem exigência de condições adicionais de desempenho, e estabelece mecanismo de ajuste, pelo qual, caso ocorram determinadas “Transações Futuras” previstas no Plano do *Chapter 11* após outorgas já realizadas, o Participante poderá fazer jus a Ações Restritas adicionais (ou ações ordinárias adicionais, conforme aplicável) para preservar o percentual originalmente previsto do Limite Global de Outorga destinado a ele, repetindo-se esse ajuste a cada Transação Futura consumada.

Primeiro Plano de Opção Virtual de Compra de Ações (“Phantom Shares”)

Nos termos do Primeiro Plano de Phantom Shares, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações (“Phantom Shares”)

Nos termos do Segundo Plano de Phantom Shares, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, de forma fracionada, entre 3 (três) e 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

f. Critérios para fixação do preço de aquisição ou exercício

Primeiro Plano de Opções

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções outorgadas nos termos dos Planos será determinado pelo Comitê de Remuneração a seu único e exclusivo critério. De acordo com o estabelecido no Primeiro Plano de Opções, o Comitê de 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 R\$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.

Quarto Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R\$11,07. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções, com datas de exercício mais curtas, sendo de 3 anos no primeiro programa e 1 ano no segundo programa.

Quinto Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R\$15,60. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções; preço de exercício equivalente ao menor preço da ação da Companhia negociada na B3 registrado nos 30 pregões anteriores à data da outorga; volatilidade histórica de 75,4%; taxa média de retorno livre de risco de 11,6%; e sem dividendos esperados.

Plano de Ações Restritas

O direito às Ações Restritas se tornaria exercível somente mediante (i) a venda da Companhia ou (ii) consumação do IPO. Assim, o direito se tornou exercível com a consumação do IPO. Ao final de cada ano do período aquisitivo, se nenhum destes eventos acontecesse, nós 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.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

As Ações Restritas do Quinto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$24,43.

As Ações Restritas do Sexto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um 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.

As Ações Restritas do Sétimo 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\$11,72.

As Ações Restritas do Oitavo 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\$ 4,17.

Segundo Plano de Ações Restritas

As Ações Restritas do Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$21,80.

As Ações Restritas do Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$42,67.

As Ações Restritas do Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$11,72.

As Ações Restritas do Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$19,32.

As Ações Restritas do Quinto 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\$5,48.

Novo Plano de Outorga de Ações Restritas

O Novo Plano não prevê que a Ação Restrita dá direito à entrega de 1 (uma) ação ordinária após o *vesting*. Na liquidação, se for necessária emissão de novas ações (por insuficiência em tesouraria), a subscrição ocorrerá por R\$ 1,00 (um real) pelo lote integral de ações da outorga, valor fixo e não alterável. Alternativamente, mediante aprovação do Comitê Estratégico, a Companhia pode liquidar em dinheiro, tomando como referência o preço médio ponderado por volume dos últimos 30 (trinta) pregões.

Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares")

O preço de aquisição das phantom shares no Primeiro e Segundo Programa do Plano de Opção Virtual de Compra de Ações reflete o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares")

O preço de aquisição das phantom shares outorgadas no Primeiro, Segundo e Terceiro Programa do Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações reflete o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

g. Critérios para fixação do prazo de aquisição ou exercício

Planos de Opções de Compra de Ação

Nos termos do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções, cada Beneficiário adquirirá direito às opções outorgadas, de forma fracionada, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após completado 01 (um) mês da data da emissão de notificação de seleção

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

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. O Quarto Plano possui um período aquisitivo total (vesting) de 3 anos (primeiro programa) e 1 ano (segundo programa), de modo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% (primeiro programa) e 100% (segundo programa) das opções outorgadas, até completar o vesting total. O Quinto Plano possui um período aquisitivo total (vesting) de 4 anos (primeiro programa), de modo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 25% (primeiro programa), até completar o vesting total.

Planos de Ações Restritas

Nos termos do Plano de Ações Restritas e Segundo Plano de Ações Restritas, cada beneficiário adquirirá o direito às Ações Restritas (ou “RSUs”) outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquirido após 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Novo Plano de Outorga de Ações Restritas

Os prazos de aquisição das Ações Restritas no âmbito do Novo Plano são definidos pelo Comitê Estratégico em cada Programa e detalhados no respectivo Contrato de Outorga, podendo contemplar critérios temporais e/ou condições de desempenho e demais condições aplicáveis. Como regra, a aquisição do direito e a subscrição das Ações Restritas somente ocorrerão após o cumprimento integral desses requisitos. Adicionalmente, o Novo Plano prevê que 1,0% do Limite Global de Outorga estará sujeito a vesting imediato na data em que o Novo Plano se tornar eficaz, independentemente de metas de desempenho, observadas as demais condições do Novo Plano.

Planos de Opção Virtual de Compra de Ações (“Phantom Shares”)

Nos termos dos planos de Phantom Shares, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, de forma fracionada, entre 3 (três) e 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

Adicionalmente, todos os planos outorgados poderão ser exercidos pelo Beneficiário na hipótese de “Venda da Companhia”, como evento de aceleração de todo o período aquisitivo. No âmbito dos Programas, “Venda da Companhia” é entendida como (a) incorporação, fusão, combinação, aquisição, mudança de controle, reorganização ou consolidação da Companhia, na qual os acionistas controladores da Companhia, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto, da entidade resultante da operação; ou (b) venda de participações societárias na Companhia 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.

h. Forma de liquidação

Nos termos dos Planos, nosso Conselho de Administração determinará, a seu exclusivo critério, mediante o recebimento de uma notificação de exercício de um Beneficiário, se a liquidação se dará por meio da subscrição de novas ações, ou da aquisição de ações mantidas em nossa tesouraria.

No âmbito do Novo Plano, para liquidar as Ações Restritas, a Companhia poderá utilizar ações em tesouraria e/ou emitir ações adicionais, sempre observado o Limite Global de Outorga. Mediante aprovação do Comitê Estratégico, a Companhia poderá, a seu critério, optar pela liquidação em dinheiro, com base no

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

preço médio ponderado pelo volume das ações nos últimos 30 (trinta) pregões.

i. 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.

As Ações Restritas outorgadas no âmbito do Novo Plano, bem como os direitos e obrigações delas decorrentes são pessoais e intransferíveis, de modo que o Participante não poderá ceder ou transferir, total ou parcialmente, nem dar em garantia (incluindo penhor/alienação fiduciária ou qualquer ônus semelhante) quaisquer direitos relacionados ao Novo Plano, aos Programas ou aos respectivos Contratos de Outorga sem o consentimento prévio e por escrito da Companhia.

j. Critérios e eventos que, quando verificados, ocasionarão a suspensão, alteração ou extinção do plano

Nossa Assembleia Geral é exclusivamente responsável pela alteração, suspensão ou extinção dos Planos e, ainda, a alteração dos programas ou implementação de troca desses. Nenhuma alteração, suspensão ou extinção dos Planos poderá afetar adversamente os direitos e obrigações criados por Contratos celebrados no âmbito dos Planos, sem o consentimento prévio dos respectivos participantes.

Uma vez eficaz, o Novo Plano pode ser alterado por meio de ajustes ou definição de novos Programas e Contratos de Outorga pelo Comitê Estratégico (dentro dos limites do Novo Plano), sendo que qualquer aumento do Limite Global de Outorga (7,0%) depende de aprovação prévia da assembleia.

k. 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, ações restritas e opções virtuais detidas pelo participante cujos direitos já estejam plenamente adquiridos na data do Encerramento deverão ser entregues e/ou liberadas

Em caso de encerramento por qualquer outra razão que não justa causa, incluídos os casos de aposentadoria, pedido de demissão e morte, todas as opções, ações restritas e/ou opções virtuais que tenham sido outorgadas ao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização. Não obstante as disposições acima previstas, o Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar ou modificar o período de aquisição dos planos outorgados.

As opções do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções que já forem exercíveis na data de saída poderão ser exercidas. Com relação aos Planos de 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.

Para as Ações Restritas outorgadas no âmbito do Novo Plano, este estabelece, de forma geral, que nenhuma de suas disposições confere ao Participante direito de permanecer no cargo, ser reeleito ou manter vínculo com a Companhia, nem interfere no direito da Companhia de encerrar o respectivo mandato ou relação, conforme aplicável. Assim, os efeitos concretos da saída (inclusive eventual perda, manutenção, aceleração, cancelamento ou tratamento proporcional de Ações Restritas ainda não *vested*) não são detalhados no texto-base do Plano, devendo ser definidos pelo Comitê Estratégico e disciplinados nos Programas e nos respectivos Contratos de Outorga, que estabelecerão as regras, termos e condições aplicáveis às outorgas e ao *vesting* em cada caso.

8.5 Remuneração Baseada em Ações (Opções de Compra de Ações)**Exercício Social: 31/12/2026**

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	7,50	4,00	3	14,50
Nº de membros remunerados	0,00	0,00	0,00	0,00
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	000%	000%	000%	0,00
Esclarecimento	-	-	-	----
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTE GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00
Perdas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00
Exercidas durante o exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00

Exercício Social: 31/12/2025

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	4,00	2,75	17,75
Nº de membros remunerados	0,00	0,00	0,00	0,00
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	0,000%	000%	000%	0,00
Esclarecimento	-	-	-	----
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTE GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00
Perdas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00
Exercidas durante o exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00

Exercício Social: 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	12	4		16,00
Nº de membros remunerados	12	4		16,00
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	1,700%	3,400%		0,00
Esclarecimento				----
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTE GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	10,70	12,80		23,50
Perdas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00
Exercidas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,25	4		15,25
Nº de membros remunerados	11,25	4		15,25
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	4,400%	3,700%		0,00
Esclarecimento				----
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTE GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	8,00	16,50		24,50
Perdas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00
Exercidas durante o exercício social	0,00	15,20		15,20

8.6 Outorga de opções de compra de ações

8.6. Em relação à cada outorga de opções de compra de ações realizada nos 3 últimos exercícios sociais e previstas para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Outorga Opções de Ações – Previsão 31/12/2026

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	7,5	4,00
Nº de membros remunerados	0,00	0,00
	0,00	0,00
Data Outorga		
Quantidade Opções Outorgadas	0,00	0,00
	0,00	0,00
Prazo para que as opções se tornem exercíveis		
Prazo máximo para exercícios das opções	0,00	0,00
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	0,00	0,00
Valor justo das opções na data da outorga	0,00	0,00
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	0,00	0,00

Outorga Opções de Ações 31/12/2025

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00
Nº de membros remunerados	0,00	0,00
	N/A	N/A
Data Outorga		
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	N/A
	N/A	N/A
Prazo para que as opções se tornem exercíveis		
Prazo máximo para exercícios das opções	N/A	N/A
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	N/A	N/A
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	N/A	N/A

8.6 Outorga de opções de compra de ações

Outorga Opções de Ações 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	0,00	4,00
		23/10/2024
Data Outorga	N/A	
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	1.116.209
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	N/A	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	N/A	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	N/A	3,25
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	N/A	3.627.679

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	0,00	4,00
		14/12/2024
Data Outorga	N/A	
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	1.116.209
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	N/A	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	N/A	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	N/A	2,14
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	N/A	2.388.687

8.6 Outorga de opções de compra de ações

Outorga Opções de Ações 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
Nº de membros remunerados	11,25	4,00
Data Outorga	07/07/2023	07/07/2023
Quantidade Opções Outorgadas	323.752	852.010
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25% - 1ª Tranche após 12 meses	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	10,92	10,92
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	3.535.372	9.303.949

8.7 Opções em aberto

8.7. Em relação às opções em aberto do conselho de administração e da diretoria estatutária ao final do último exercício social:

Opções em aberto ao final do exercício social encerrado em 31/12/2025.

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00
Nº de membros remunerados	0,00	0,00
Em relação as opções ainda não exercíveis		
Quantidade	N/A	N/A
Data em que se tornarão exercíveis	N/A	N/A
	N/A	N/A
	N/A	N/A
Prazo máximo para exercício das opções	N/A	N/A
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Preço médio ponderado do exercício (*)	N/A	N/A
Valor justo das opções no último dia do exercício social	N/A	N/A
Em relação as opções exercíveis		
Quantidade	64.125	5.015.863
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Preço médio ponderado de exercício	R\$ 12,50	R\$ 11,18
Valor justo das opções no último dia do exercício social	0	0
Valor justo do total das opções no último dia do exercício social	R\$ 66.891.150	R\$ 40.110.477,50

(*) Considera o preço médio ponderado do exercício das opções ainda não exercíveis.

8.8 Opções exercidas e ações entregues

8.8. Em relação às opções exercidas relativas à remuneração baseada em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária, nos 3 últimos exercícios sociais

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2025:

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00
Nº de membros remunerados	0	0
Número de ações	0	0
Preço médio ponderado de exercício	0	0
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	0
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	0

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2024:

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	0	0
Número de ações	0	0
Preço médio ponderado de exercício	0	0
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	0
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	0

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2023:

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
Nº de membros remunerados	0	4,00
Número de ações	0	193.838
Preço médio ponderado de exercício	0	14
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	16
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	387.676

8.9 Diluição potencial por outorga de ações

8.9 Em relação à remuneração baseada em ações, sob a forma de ações a serem entregues diretamente aos beneficiários, reconhecida no resultado dos 3 últimos exercícios sociais e à prevista para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Exercício social a ser encerrado em 31/12/2026:

Para o exercício corrente, as estimativas de despesas relacionadas ao plano consideram o valor máximo potencial do Novo Plano, equivalente a 7% do capital social. Embora ainda não tenha ocorrido a outorga das opções, a utilização do montante integral se mostra necessária para refletir adequadamente a expectativa de alocação para o período.

Ressalta-se que, apesar de o valor global já estar definido, a efetiva alocação das o permanece condicionada à definição das regras de vesting e à subsequente aprovação da outorga, etapas que serão oportunamente estabelecidas pela administração da Companhia.

Exercício social encerrado em 31/12/2025:

Desde 2020, a Azul enfrentou uma série de desafios significativos que impactaram diretamente o desempenho da empresa. Esses desafios foram amplamente decorrentes da crise global que afetou o setor de aviação, resultando em uma desvalorização substancial das ações da Azul.

Devido a essa situação, no segundo trimestre de 2025, a Companhia cancelou a remuneração baseado em ações que ainda não estavam vestidas, de modo que não houve remuneração baseada em ações reconhecida no resultado da Companhia de 31 de dezembro de 2025.

Exercício social encerrado em 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	12,00	4,00
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,41%

Exercício social encerrado em 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
Nº de membros remunerados	11,25	4,00
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,41%

8.10 Outorga de ações

8.10. Em relação à cada outorga de ações realizadas nos 3 últimos exercícios sociais e previstas para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Exercício social a ser encerrado em 31/12/2026:

Para o exercício corrente, as estimativas de despesas relacionadas ao plano consideram o valor máximo potencial do Novo Plano, equivalente a 7% do capital social. Embora ainda não tenha ocorrido a outorga das opções, a utilização do montante integral se mostra necessária para refletir adequadamente a expectativa de alocação para o período.

Ressalta-se que, apesar de o valor global já estar definido, a efetiva alocação das o permanece condicionada à definição das regras de vesting e à subsequente aprovação da outorga, etapas que serão oportunamente estabelecidas pela administração da Companhia.

Exercício social encerrado em 31/12/2025:

Desde 2020, a Azul enfrentou uma série de desafios significativos que impactaram diretamente o desempenho da empresa. Esses desafios foram amplamente decorrentes da crise global que afetou o setor de aviação, resultando em uma desvalorização substancial das ações da Azul.

Devido a essa situação, no segundo trimestre de 2025, a Companhia cancelou a remuneração baseado em ações que ainda não estavam vestidas, de modo que não houve remuneração baseada em ações reconhecida no resultado da Companhia de 31 de dezembro de 2025.

Outorga de ações do exercício social encerrado em 31/12/2024		
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	0,00	0,00
Data de outorga	N/A	N/A
Quantidade de ações outorgadas	N/A	N/A
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	N/A
Multiplicação da quantidade de ações outorgadas pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	N/A

Outorga de ações do exercício social encerrado em 31/12/2023		
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
Nº de membros remunerados	0,00	4,00
Data de outorga	N/A	07/07/2023
Quantidade de ações outorgadas	N/A	94.277
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	180 dias
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	19,32
Multiplicação da quantidade de ações outorgadas pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	1.821.432

8.11 Ações Entregues

Exercício Social: 31/12/2025

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
N° total de membros	11,00	4,00	
N° de membros remunerados	0,00	0,00	
N° de ações	0	0	
Preço médio ponderado de aquisição	0,00	0,00	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	0,00	0,00	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	0,00	0,00	
Esclarecimento	.	.	

Exercício Social: 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
N° total de membros	12,00	4,00	
N° de membros remunerados	12,00	4,00	
N° de ações	12.420	193.165	
Preço médio ponderado de aquisição	8,63	8,63	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	3,54	3,54	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	63.217,80	983.209,85	
Esclarecimento			

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
N° total de membros	11,25	4,00	
N° de membros remunerados	11,25	4,00	
N° de ações	12.420	180.443	
Preço médio ponderado de aquisição	19,32	19,32	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	16,01	16,01	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	41.110,20	597.266,33	
Esclarecimento			

8.12 Precificação das ações/opções

8.12 - Informações necessárias para a compreensão dos dados divulgados nos itens 8.5 a 8.11 - Método de precificação do valor das ações e das opções

Para o exercício corrente, as estimativas de despesas relacionadas ao plano consideram o valor máximo potencial do Novo Plano, equivalente a 7% do capital social. Embora ainda não tenha ocorrido a outorga das opções, a utilização do montante integral se mostra necessária para refletir adequadamente a expectativa de alocação para o período.

Ressalta-se que, apesar de o valor global já estar definido, a efetiva alocação das o permanece condicionada à definição das regras de vesting e à subsequente aprovação da outorga, etapas que serão oportunamente estabelecidas pela administração da Companhia.

Desde 2020, a Azul enfrentou uma série de desafios significativos que impactaram diretamente o desempenho da empresa. Esses desafios foram amplamente decorrentes da crise global que afetou o setor de aviação, resultando em uma desvalorização substancial das ações da Azul.

Devido a essa situação, no segundo trimestre de 2025, a Companhia cancelou a remuneração baseado em ações que ainda não estavam vestidas, de modo que não houve remuneração baseada em ações reconhecida no resultado da Companhia de 31 de dezembro de 2025.

a. Modelo de precificação

O custo de transações com executivos, liquidadas com instrumentos patrimoniais e com prêmios outorgados, é mensurado com base no valor justo na data em que foram outorgados. Para determinar o valor justo, a Companhia utiliza-se de precificação de opções *Black-Scholes*.

O custo de transações liquidadas com títulos patrimoniais é reconhecido, em conjunto com um correspondente aumento no patrimônio líquido, ao longo do período em que a performance e/ou condição de serviço são cumpridos, com término na data em que o funcionário adquire o direito completo ao prêmio (data de “*vesting*”).

A despesa acumulada reconhecida para as transações liquidadas com instrumentos patrimoniais em cada data base até a data de *vesting* reflete a extensão em que o período de aquisição tenha expirado e a melhor estimativa da Administração do número de títulos patrimoniais que serão adquiridos. A despesa ou crédito na demonstração do resultado do exercício é registrado em “Salários e benefícios” e representa a movimentação em despesa acumulada reconhecida no início e fim daquele exercício.

O custo de transações liquidadas em dinheiro é mensurado inicialmente pelo valor justo na data da outorga. Esse valor justo é contabilizado como despesa durante o período até a data de vencimento, com o reconhecimento de um passivo correspondente. O passivo é reavaliado ao valor justo na data do balanço até a data de liquidação, com as mudanças no valor justo reconhecidas no resultado do exercício e reconhecido na rubrica “Salários e benefícios”.

b. Dados e premissas utilizadas no modelo de precificação, incluindo o preço médio ponderado das ações, preço de exercício, volatilidade esperada, prazo de vida da opção, dividendos esperados e a taxa de juros livre de risco

Plano de opção de compra de ações

Data da outorga	Preço de exercício da opção (em reais)	Valor justo médio da opção na outorga (em reais)	Volatilidade histórica	Dividendo esperado	Taxa média de retorno livre de risco	Taxa de exercício por tranche	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total de opções outorgadas	Total de opções em circulação	Total de opções disponíveis para exercício
11/dez/09	3,42	1,93	47,7%	1,1%	8,8%	25,0%	-	4,0	5.032.800	180.870	180.870
24/mar/11	6,44	4,16	54,8%	1,1%	12,0%	25,0%	-	4,0	1.572.000	84.000	84.000
05/abr/11	6,44	4,16	54,8%	1,1%	12,0%	25,0%	-	4,0	656.000	6.200	6.200
30/jun/14	19,15	11,01	40,6%	1,1%	12,5%	25,0%	-	4,0	2.169.122	708.993	708.993
01/jul/15	14,51	10,82	40,6%	1,1%	15,7%	25,0%	-	4,0	627.810	177.592	177.592
01/jul/16	14,50	10,14	43,1%	1,1%	12,2%	25,0%	-	4,0	820.250	280.124	280.124
06/jul/17	22,57	12,82	43,4%	1,1%	10,3%	25,0%	-	4,0	680.467	442.796	442.796
08/ago/22	11,07	8,10	70,0%	-	13,0%	25,0%	-	4,0	1.774.418	864.700	864.700
08/ago/22	11,07	6,40	68,8%	-	13,2%	33,3%	-	3,0	1.514.999	1.027.448	1.027.448
19/ago/22	11,07	7,39	67,2%	-	13,6%	100,0%	-	1,0	4.900.000	4.624.480	4.624.480
19/ago/22	11,07	11,54	74,6%	-	12,7%	20,0%	-	5,0	8.900.000	-	-
07/jul/23	15,60	10,80	75,4%	-	10,5%	25,0%	-	4,0	1.800.000	439.627	439.627
23/out/24	4,04	3,25	73,0%	-	12,9%	25,0%	-	4,0	2.200.000	-	-
14/dez/24	4,17	2,16	72,8%	-	14,8%	25,0%	-	4,0	2.000.000	-	-
									34.647.866	8.836.830	8.836.830

Em 31 de dezembro de 2025, e a média ponderada do preço de exercício em reais é de R\$5,97, em comparação com R\$5,97 em 31 de dezembro de 2024.

8.12 Precificação das ações/opções

Plano de ações restritas

Data da outorga	Taxa de exercício por tranche	Valor justo da ação na outorga (em reais)	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total outorgado	Total não exercido
07/jul/21	25,0%	42,67	-	4,0	300.000	-
07/jul/22	25,0%	11,72	0,7	4,0	335.593	14.925
07/jul/22	25,0%	11,72	0,7	4,0	671.186	41.525
07/jul/23	25,0%	19,32	1,7	4,0	500.000	60.232
23/out/24	25,0%	5,48	3,1	4,0	671.502	388.263
13/dez/24	25,0%	4,17	3,2	4,0	335.751	208.641
					<u>2.814.032</u>	<u>713.586</u>

Opção Virtual de Compra de Ações – Phantom shares

O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

Data da outorga	Preço de exercício da opção (em reais)	Valor justo médio da opção (em reais)	Volatilidade histórica	Dividendo esperado	Taxa média de retorno livre de risco	Taxa de exercício por tranche	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total de opções outorgadas	Total de opções em circulação	Total de opções disponíveis para exercício
07/ago/18	20,43	0,00	90,8%	-	14,3%	25,0%	-	4,0	707.400	53.520	53.520
30/abr/20	10,35	0,01	90,8%	-	14,3%	33,3%	-	3,0	3.250.000	30.696	30.696
30/abr/20	10,35	0,04	86,7%	-	13,9%	25,0%	-	4,0	1.600.000	12.520	12.520
17/ago/21	33,99	0,01	84,1%	-	13,7%	25,0%	-	4,0	580.000	1.430	1.430
									<u>6.137.400</u>	<u>98.166</u>	<u>98.166</u>

c. Método utilizado e as premissas assumidas para incorporar os efeitos esperados de exercício antecipado

Exceto se de outra forma determinado pelo Conselho de Administração, qualquer opção apenas poderá ser exercida (a) na exata extensão em que o direito a exercício for adquirido, e (b) na ocorrência de um dos seguintes eventos: (i) venda da Companhia, ou (ii) consumação de IPO. Estas são as duas possibilidades de exercício e o pagamento das ações subscritas e/ou adquiridas em conformidade com opção outorgada nos termos do plano. O pagamento será efetuado à vista mediante o exercício das opções, com fundos de disponibilidade imediata.

d. Forma de determinação da volatilidade esperada

A volatilidade estimada para os planos foi calculada com base na volatilidade histórica de ações da Companhia.

e. Se alguma outra característica da opção foi incorporada na mensuração de seu valor justo

Todos os critérios utilizados na mensuração do valor justo das opções foram descritos anteriormente.

8.13 Participações detidas por órgão

8.13. Quantidade de ações, cotas e outros valores mobiliários conversíveis, emitidos, no Brasil ou no exterior, pela Companhia, seus controladores diretos ou indiretos, sociedades controladas ou sob controle comum, detidas por administradores e conselheiros fiscais - por órgão

Abaixo, segue a relação de valores mobiliários de emissão ações, cotas e outros valores mobiliários conversíveis em ações ou cotas, emitidos pela Companhia, de titularidade do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária e do Conselho Fiscal da Companhia, em conformidade com as informações consolidadas prestadas pelo emissor no formulário de "valores mobiliários negociados e detidos" (artigo 11 da Resolução CVM nº 44/21) relativo ao mês de encerramento do último exercício social. Com exceção dos valores mobiliários descritos abaixo, não há outros sob a titularidade de membros do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária e do Conselho Fiscal da Companhia.

Acionista	Quantidade de ações	(%)	Quantidade de opções	(%)	Quantidade de ações restritas	(%)
Conselho de Administração						
Ordinárias	1.617.879.829	75,99%	-	-	-	-
Preferenciais	7.337.197	0,82%	64.125	0,01%	-	-
ADR ¹	224.570	0,08%	-	-	-	-
Diretoria estatutária						
Ordinárias	-	-	-	-	-	-
Preferenciais	861.651	0,10%	5.015.863	0,56%	-	-
ADR ¹	-	-	-	-	-	-
Conselho Fiscal						
Ordinárias	-	-	-	-	-	-
Preferenciais	29.862	0,00%	-	-	-	-
ADR ¹	-	-	-	-	-	-

¹ Um ADR equivale a três ações preferenciais (PNs).

Ações ON: 2.128.965.121

Ações PN: 896.039.753

8.14 Planos de previdência

8.14. Informações sobre planos de previdência em vigor conferidos aos membros do conselho de administração e aos diretores estatutários

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00
Nº de membros remunerados	11,00	4,00
Nome do Plano	401K	AzulPrev
Quantidade de administradores que reúnem as condições para se aposentar	N/A	N/A
Condições para se aposentar antecipadamente	N/A	N/A
Valor atualizado das contribuições acumuladas no plano de previdência até o encerramento do último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	503.079,19	1.573.016,16
Valor total acumulado das contribuições realizadas durante o último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	0	252.979,62
Possibilidade de resgate antecipado e condições	Somente quando ocorre o desligamento do tripulante ou através de alguma necessidade (de acordo com um regulamento)	Sim, mediante – manifestação do titular, somente das suas contribuições

8.15 Remuneração mínima, média e máxima

Valores anuais

	Diretoria Estatutária			Conselho de Administração			Conselho Fiscal		
	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023
Nº de membros	4,00	4	4	11,00	12	11,25	2,75	1,25	2
Nº de membros remunerados	4,00	4	4	11,00	12	11,25	2,75	1,25	2
Valor da maior remuneraçãoReal	10.368.501,00	15.408.429,00	19.810.831,00	1.228.000,00	6.767.906,00	16.668.000,00	125.272,00	8.588,00	8.588,00
Valor da menor remuneraçãoReal	2.634.556,00	2.463.975,00	4.930.993,00	9.333,00	28.000,00	28.000,00	125.272,00	8.588,00	8.588,00
Valor médio da remuneraçãoReal	6.142.053,00	9.482.008,00	13.246.782,00	498.000,00	1.893.037,00	1.990.482,00	125.272,00	8.588,00	8.588,00

Observações e esclarecimentos

	Diretoria Estatutária	
	Observação	Esclarecimento
31/12/2025	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2026, o número de membros e de membros remunerados da Diretoria Estatutária foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de diretores estatutários que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	
31/12/2024	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados da Diretoria Estatutária foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de diretores estatutários que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	
31/12/2023	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados da Diretoria Estatutária foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de diretores estatutários que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	

	Conselho de Administração	
	Observação	Esclarecimento
31/12/2025	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2026, o número de membros e de membros remunerados do Conselho de Administração foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de membros do Conselho de Administração que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício.	
31/12/2024	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados do Conselho de Administração foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de membros do Conselho de Administração que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício.	
31/12/2023	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados do Conselho de Administração foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de membros do Conselho de Administração que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	

	Conselho Fiscal	
	Observação	Esclarecimento
31/12/2025	A Companhia informa que o Conselho Fiscal foi instalado na AGO de 2025 para um mandato que se encerrará na AGO a ser realizada em 2026. Portanto, as informações acerca da maior e menor remuneração no âmbito do exercício de 2025 consideram os valores efetivamente reconhecidos no exercício, referentes aos meses em que os membros do Conselho Fiscal exerceram seus cargos (maio a dezembro de 2025). O mesmo se aplica ao número de membros e de membros remunerados do Conselho Fiscal, o qual foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais.	
31/12/2024	A Companhia informa que o Conselho Fiscal foi instalado na AGO de 2023 para um mandato que se encerrou na AGO a ser realizada em 2024. Portanto, as informações acerca da maior e menor remuneração no âmbito do exercício de 2024 consideram os valores efetivamente reconhecidos no exercício, referentes aos meses em que os membros do Conselho Fiscal exerceram seus cargos (janeiro a maio de 2024). O mesmo se aplica ao número de membros e de membros remunerados do Conselho Fiscal, o qual foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais.	
31/12/2023	A Companhia informa que o Conselho Fiscal foi instalado na AGO de 2023 para um mandato que se encerrará na AGO a ser realizada em 2024. Portanto, as informações acerca da maior e menor remuneração no âmbito do exercício de 2023 consideram os valores efetivamente reconhecidos no exercício, referentes aos meses em que os membros do Conselho Fiscal exerceram seus cargos (maio a dezembro de 2023). O mesmo se aplica ao número de membros e de membros remunerados do Conselho Fiscal, o qual foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais.	

8.16 Mecanismos de remuneração/indenização

8.16. Arranjos contratuais, apólices de seguros ou outros instrumentos que estruturam mecanismos de remuneração ou indenização para os administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria, indicando quais as consequências financeiras para o emissor

Nossos diretores e executivos estão cobertos por um seguro de responsabilidade civil desde a nossa fundação. Dispomos de seguro de Responsabilidade Civil para Conselheiros, Diretores e/ou Administradores - D&O (Directors & Officers) que garante cobertura aos segurados no caso de reclamações de terceiros, processos judiciais, custos de defesa, custos de fiança, caução judicial, entre outras coberturas abrangentes, relacionadas aos atos de gestão praticados no exercício das atribuições da administração da sociedade.

Nossas atuais apólices de seguro de conselheiros e diretores, que assinamos em 17 de março de 2025, são fornecidas pela Zurich Minas Brasil Seguros S.A., Akad Seguros S.A. e Tokio Marine Seguradora S.A., são renováveis a cada ano, com vencimento para renovação em 17 de março de 2026. O prêmio do seguro é de US\$ 886.875,14, US\$ 306.497,47 e US\$ 256.635,14, respectivamente. Juntas, as apólices têm uma cobertura máxima de US\$ 30.000.000,00.

Até a data deste Formulário de Referência, não possuímos mecanismos de remuneração ou indenização para os nossos administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria.

Adicionalmente, a Companhia possui contratos de indenidade com certos membros do Conselho de Administração, visando assegurar a tais membros a defesa em processos judiciais e administrativos instaurados por terceiros, durante ou após os respectivos mandatos, por atos praticados no exercício de suas funções, a fim de resguardá-los das responsabilidades por atos decorrentes do exercício do cargo ou função, com o pagamento das despesas processuais, honorários advocatícios e indenizações decorrentes dos referidos processos.

8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração

8.17. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar o percentual da remuneração total de cada órgão reconhecida no resultado do emissor referente a membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal que sejam partes relacionadas aos controladores, diretos ou indiretos, conforme definido pelas regras contábeis que tratam desse assunto

Órgão	2026E	2025	2024	2023
Conselho de Administração.....	34,53%	22,42%	73,81%	74,44%
Diretoria Estatutária.....	0%	0%	0%	0%
Conselho Fiscal.....	0%	0%	0%	0%

8.18 Remuneração - Outras funções (Estruturado)

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não há valores a serem informados, dado que, nos últimos três exercícios sociais, os membros de nossa diretoria estatutária, Conselho de Administração e Conselho Fiscal não receberam quaisquer valores que não aqueles em decorrência da função ocupada. Do mesmo modo, não há previsão para este tipo de prática no exercício corrente.

8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada (Estruturado)

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Nos últimos 3 exercícios sociais, não houve remuneração de membros da Diretoria Estatutária, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal reconhecida no resultado de controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas da Companhia. A previsão para o exercício social corrente é que tal prática se mantenha.

8.20 Outras informações relevantes

Informação Adicional ao Item 8.2

2026 - Previsão					
	Conselho de Administração	Diretores Estatutários	Conselho Fiscal	Comitê Estratégico	Total
Nº de Membros	7,5	4,00	3,00	4,58	19,08
Nº de Membros Remunerados	7,5	4,00	3,00	4,58	19,08
Remuneração fixa anual					
Salário ou pró-labore	2.860.000	8.529.365	325.937	2.420.000	14.135.302
Benefícios diretos e indiretos	186.667	1.313.443	84.000	77.000	1.661.109,97
Remuneração por participação em Comitês	510.000	-	-	-	510.000
Outros		2.397.604	-	-	2.397.604
Descrição de outras remunerações fixas	-	-	-	-	-
Remuneração Variável					
Bônus	-	20.346.510	-	-	20.346.510
Participação nos resultados	-	-	-	-	-
Remuneração por participação em reuniões	-	-	-	-	-
Comissões	-	-	-	-	-
Outros	-	-	-	-	-
Pós-emprego	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
Baseada em Ações (incluindo opções)*	-	-	-	-	-
Observações	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	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. Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2026-CVM/SEP.	
Total da Remuneração	3.556.667	32.586.922	409.937	2.497.000	39.050.526

8.20 Outras informações relevantes

Os Planos de Opções, os Planos de Ações Restritas, os Planos de *Phantom Shares* e seus respectivos programas, aprovados anteriormente ao processo de *Chapter 11* da Companhia e descritos no item 8.4 do Formulário de Referência, foram descontinuados em razão da consumação do plano de reestruturação. Permanecem, contudo, válidas e plenamente eficazes as outorgas realizadas no âmbito de tais instrumentos antes de sua descontinuidade, as quais continuam regidas pelos respectivos termos e condições originalmente estabelecidos, observada a diluição decorrente do plano de *Chapter 11*, aplicável também a essas outorgas.

Atualmente, encontra-se vigente exclusivamente o Novo Plano, aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 12 de fevereiro de 2026, o qual prevê a outorga de ações restritas e/ou opções representativas de até 7,0% do capital social da Companhia, em bases totalmente diluídas, em estrita observância às disposições do plano de reestruturação no âmbito do *Chapter 11*. Os programas e os respectivos contratos de outorga a serem aprovados no âmbito do Novo Plano estabelecerão as regras específicas aplicáveis às concessões, incluindo, conforme o caso, condições de *vesting* e mecanismos de proteção antidiluição. Na presente data, o referido limite de 7,0% do capital social corresponde a um montante estimado de até R\$ 88.174.737,30, cuja alocação poderá ser realizada pelo Comitê Estratégico ao longo do exercício social de 2026, observadas as condições e características a serem oportunamente definidas pela Companhia.

Os valores apresentados abaixo representam a melhor estimativa da despesa contábil das outorgas das opções de ações a serem reconhecidas no exercício social a ser encerrado em 31 de dezembro de 2026 e exercidas em até três anos. A Companhia informa, ainda, que não houve outorga de ações restritas ou opções de ações no ano calendário de 2025, sendo que no ano calendário de 2025 foram canceladas 16.927.699 opções de ações, RSUs e *Phantom Shares*.

Em função das outorgas descritas acima, a remuneração anual global dos membros do Conselho de Administração, do Comitê Estratégico e da Diretoria Executiva para o exercício social a ser encerrado em 31 de dezembro de 2026 deverá englobar:

- (i) um valor adicional de até R\$88.174.737,30 referente à outorga de opções de ações a certos membros do Conselho de Administração e do Comitê Estratégico por suas atuações na efetiva implementação do Plano de Reorganização no âmbito do *Chapter 11* do *Bankruptcy Code* dos Estados Unidos da América perante o *United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York*; e
- (ii) um valor adicional de até R\$171.794.480,87, referente às outorgas aos demais membros do Conselho de Administração, do Comitê Estratégico e da Diretoria Executiva, sendo que uma parcela desse valor poderá ser alocada para até 50 membros-chave da Companhia que não possuem cargo estatutário.

A Companhia reforça que as despesas a serem reconhecidas contabilmente referentes ao Novo Plano não configuram saída de caixa da caixa da Companhia e que os valores descritos em (i) e (ii) acima serão adimplidos mediante entrega de ações em tesouraria ou emissão de novas ações da Companhia, conforme previsto no Novo Plano.

Dessa forma, considerando o valor total da remuneração ordinária a ser adimplido aos administradores da Companhia, bem como o valor contábil das outorgas de ações com base no Novo Plano, o montante da remuneração anual global a ser aprovado em assembleia totaliza R\$299.019.744,56.

Para mais informações sobre o Novo Plano, recomenda-se a consulta ao Anexo II da ata da Assembleia Geral Extraordinária realizada em 12 de fevereiro de 2026, disponível no site de Relações com Investidores da Companhia, no endereço eletrônico <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/assembleias/>.

9.1/9.2 Identificação e Remuneração

Código CVM do Auditor	004715		
Razão Social		Tipo Auditor	CPF/CNPJ
ERNST & YOUNG AUDITORES INDEPENDENTES S/S LTDA		Juridica	61.366.936/0001-25
Data de contratação do serviço		Data de início da prestação de serviço	
01/01/2009		01/01/2009	
Descrição dos serviços prestados			
Os auditores independentes prestaram os seguintes serviços: (i) auditoria e emissão de relatório sobre as demonstrações financeiras individuais e consolidadas, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil ("BRGAAP") e com as Normas Internacionais de Relatórios Financeiros ("IFRS") para os exercícios findo em 31 de dezembro de 2022 e 2023 arquivados na CVM; (ii) revisão e emissão do relatório de revisão sobre as informações financeiras intermediárias individuais e consolidadas não auditadas, para os trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2022 e 2023 e para os trimestres findos em 31 de março e 30 de junho de 2024, de acordo com as BRGAAP e IFRS, e normas emitidas pela CVM; (iii) emissão de relatório de recomendações sobre deficiências de controles internos; (iv) trabalhos relacionados à auditoria como a revisão de prospectos, atividades de due dilligence e outros procedimentos; e (v) ofertas de troca e emissão de títulos de dívida.			
Montante total da remuneração dos auditores independentes, segregada por serviços, no último exercício social			
Não foram prestados outros serviços que não tivessem relação com os serviços de auditoria independente. A remuneração total dos auditores independentes relativa ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024, para os trabalhos de auditoria e revisão das demonstrações financeiras foi de R\$ 6.913.241,86. Para os trabalhos de auditoria relativos à ofertas de troca e emissão de títulos de dívida, a remuneração foi de R\$ 1.610.405,00. A remuneração total dos auditores independentes relativas aos serviços prestados até 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 8.523.646,86.			
Justificativa da substituição			
Antecipação ao rodízio estabelecido pelo artigo 31 da Resolução da CVM nº 23/21.			
Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa			
Não aplicável.			

Código CVM do Auditor	011274		
Razão Social	Tipo Auditor	CPF/CNPJ	
GRANT THORNTON AUDITORES INDEPENDENTES LTDA	Juridica	10.830.108/0001-65	
Data de contratação do serviço	Data de início da prestação de serviço		
16/07/2024	01/09/2024		
Descrição dos serviços prestados			
Os auditores independentes prestaram os seguintes serviços: (i) auditoria e emissão de relatório sobre as demonstrações financeiras individuais e consolidadas, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil ("BRGAAP") e com as Normas Internacionais de Relatórios Financeiros ("IFRS") para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 e para o exercício encerrado em 31 de dezembro 2025; (ii) revisão e emissão do relatório de revisão sobre as informações financeiras intermediárias individuais e consolidadas não auditadas, para os trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2025 e para o trimestre findo em 30 de setembro de 2024, de acordo com as BRGAAP e IFRS, e normas emitidas pela CVM; (iii) emissão de relatório de recomendações sobre deficiências de controles internos; (iv) trabalhos relacionados à auditoria como a revisão de prospectos, atividades de due dilligence e outros procedimentos.			
Montante total da remuneração dos auditores independentes, segregada por serviços, no último exercício social			

Não foram prestados outros serviços que não tivessem relação com os serviços de auditoria independente. A remuneração total dos auditores independentes relativa ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2025, para os trabalhos de auditoria e revisão das demonstrações financeiras foi de R\$ 4.909 mil. Para os trabalhos de auditoria relativos ao Chapter 11, auditoria de sistemas, TRAX e E-comex, a remuneração foi de R\$ 2.341 mil. A remuneração total dos auditores independentes relativas aos serviços prestados até 31 de dezembro de 2025 foi de R\$ 7.250 mil.

Justificativa da substituição

Não aplicável.

Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa

Não aplicável.

.....

9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores

9.3. Caso os auditores ou pessoas a eles ligadas, segundo as normas de independência do Conselho Federal de Contabilidade, tenham sido contratados pelo emissor ou pessoas de seu grupo econômico, para prestar outros serviços além da auditoria, descrever a política ou procedimentos adotados pelo emissor para evitar a existência de conflito de interesse, perda de independência ou objetividade de seus auditores independentes

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. Na data de 5 de maio de 2022, o Conselho de Administração aprovou a atualização e adequação do Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, nos termos da Resolução CVM nº 23/2021, assim como aprovou a Política de Serviços Extra Auditoria, a qual estabelece diretrizes e regras para a contratação de Serviços Extra Auditoria pela Companhia de modo a: (i) garantir que os serviços contratados não comprometam a independência dos seus Auditores Independentes; e (ii) estabelecer padrões mínimos para a contratação de Serviços Extra Auditoria ou demais serviços prestados por consultorias compostas por seus Auditores Independentes. As versões vigentes do Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, assim como da Política de Serviços Extra Auditoria, podem ser encontradas em nosso site de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/>).

9.4 Outras informações relevantes

9.4 Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 9 do Formulário de Referência.

10.1A Descrição dos recursos humanos

Quantidade de empregados por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Liderança	463	913	0	0	0
Não-liderança	5963	8208	0	0	0
TOTAL = 15.547	6426	9121	0	0	0

Quantidade de empregados por declaração de cor ou raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Prefere não responder
Liderança	31	916	73	341	2	13	0
Não-liderança	208	8871	1005	4008	33	46	0
TOTAL = 15.547	239	9787	1078	4349	35	59	0

Quantidade de empregados por posição e faixa etária

	Abaixo de 30 anos	De 30 a 50 anos	Acima de 50 anos
Liderança	88	1073	215
Não-liderança	3309	9586	1276
TOTAL = 15.547	3397	10659	1491

Quantidade de empregados - Pessoas com Deficiência

	Pessoa com Deficiência	Pessoa sem Deficiência	Prefere não responder
Liderança	18	1358	0
Não-liderança	243	13928	0
TOTAL = 15.547	261	15286	0

Quantidade de empregados por posição e localização geográfica

	Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sudeste	Sul	Exterior
Liderança	49	121	38	1054	90	24
Não-liderança	629	1466	342	10921	767	46
TOTAL = 15.547	678	1587	380	11975	857	70

Quantidade de empregados por localização geográfica e declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Norte	274	404	0	0	0
Nordeste	543	1044	0	0	0
Centro-Oeste	129	251	0	0	0
Sudeste	5096	6879	0	0	0
Sul	342	515	0	0	0
Exterior	42	28	0	0	0
TOTAL = 15.547	6426	9121	0	0	0

Quantidade de empregados por localização geográfica e declaração de cor ou raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indigena	Outros	Prefere não responder
Norte	11	293	32	339	3	0	0
Nordeste	21	742	142	675	7	0	0
Centro-Oeste	8	173	31	167	1	0	0
Sudeste	190	7893	839	3028	23	2	0
Sul	9	675	33	139	1	0	0
Exterior	0	11	1	1	0	57	0
TOTAL = 15.547	239	9787	1078	4349	35	59	0

Quantidade de empregados por localização geográfica e faixa etária

	Abaixo de 30 anos	De 30 a 50 anos	Acima de 50 anos
Norte	184	430	64
Nordeste	390	1074	123
Centro-Oeste	72	269	39
Sudeste	2609	8210	1156
Sul	135	630	92
Exterior	7	46	17
TOTAL = 15.547	3397	10659	1491

10.1 Descrição dos recursos humanos

10.Recursos Humanos

10.1. Descrever os recursos humanos do emissor, fornecendo as seguintes informações:

a. *Número de empregados, total e por grupos, com base na atividade desempenhada, na localização geográfica e em indicadores de diversidade, que, dentro de cada nível hierárquico do emissor, abrangam:*

- I. Identidade autodeclarada de gênero
- II. Identidade autodeclarada de cor ou raça
- III. Faixa etária
- IV. Pessoas com deficiência, nos termos da legislação aplicável
- V. Outros indicadores de diversidade que o emissor entenda relevantes

A tabela abaixo apresenta o número de nossos Tripulantes, como chamamos nossos funcionários ao final de 2025, divididos por atividade desempenhada. As informações para os Tripulantes dentro dos demais parâmetros (considerando Liderança e Não Liderança) estão descritas no item 10.1A.

Empregados por categoria e gênero					
Tipo de Emprego	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Pilotos	104	1.950	0	0	0
Comissários de bordo	2.668	999	0	0	0
Pessoal de aeroporto	1.721	1.581	0	0	0
Pessoal de manutenção	53	1.323	0	0	0
Pessoal de call center	613	324	0	0	0
Outros	1.268	2.943	0	0	0
Total = 15.547	6.427	9.120	0	0	0
FTEs de final de período por aeronave	32	49	0	0	0

Conforme orientações do Ofício Anual SEP/CVM, de 27 de fevereiro de 2025, as informações deste subitem para as outras categorias foram descritas em formato de tabelas estruturadas com parâmetros pré-definidos no formulário, sob a letra “A” do item 10.1.

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.

30/12/2025	30/12/2024	30/12/2023
1,0%	0,8%	0,7%

10.2 Alterações relevantes

10.2. Comentar qualquer alteração relevante ocorrida com relação aos números divulgados no item 10.1 acima

Não houve nenhuma alteração relevante no quadro de colaboradores da Companhia.

10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados

10.3. Descrever as políticas e práticas de remuneração dos empregados do emissor, informando:

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.

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

10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados

para prestação de contas pelo empregado por ocasião da contratação e constantemente após a contratação, de forma a manter a qualidade de nossa tripulação e do atendimento ao cliente. Atualmente operamos quatro simuladores de voo no nosso centro de treinamento, conhecido como Universidade Azul, localizado ao lado do aeroporto de Viracopos em Campinas.

c. características dos planos de remuneração baseados em ações dos empregados não-administradores, identificando: (i) grupos de beneficiários; (ii) condições para exercício; (iii) preços de exercício; (iv) prazos de exercício; e (v) quantidade de ações comprometidas pelo plano

De acordo com nossos Planos, estão qualificados para receber Opções, Ações Restritas e *Phantom Shares* os nossos principais administradores, gerentes e empregados essenciais, inclusive de quaisquer de nossas controladas, diretas e indiretas.

As características dos nossos Planos estão descritas no item 8.4. deste Formulário de Referência.

d. razão entre (i) a maior remuneração individual (considerando a composição da remuneração com todos os itens descritos no campo 8.2.d) reconhecida no resultado do emissor no último exercício social, incluindo a remuneração de administrador estatutário, se for o caso; e (ii) a mediana da remuneração individual dos empregados do emissor no Brasil, desconsiderando se a maior remuneração individual, conforme reconhecida em seu resultado no último exercício social".

Conforme orientações do Ofício Anual SEP/CVM, de 26 de fevereiro de 2026, as informações deste subitem foram descritas em formato de tabelas estruturadas com parâmetros pré-definidos no formulário, sob a letra "D" do item 10.3.

10.3(d) Políticas e práticas de remuneração dos empregados

Maior Remuneração Individual	Mediana da Remuneração Individual	Razão entre as Remunerações
10.368.501,00	111.107,00	93,32
Esclarecimento		

10.4 Relações entre emissor e sindicatos

10.4. Descrever as relações entre o emissor e sindicatos, indicando se houve paralisações e greves nos 3 últimos exercícios sociais

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 SNETA - Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo e as Federações (FENTAC e FNTTA) que representam os sindicatos das categorias profissionais dos aeroviários e aeronautas, além do Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo (SAESP), Sindicato Municipal dos Aeroviários do Rio de Janeiro (SIMARJ) e Sindicato dos Aeroviários do Estado do Ceará (SINDAERO), que atualmente não estão vinculados a nenhuma federação.

Em 31 de dezembro de 2025, possuíamos relação com os seguintes sindicatos:

Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias("SNEA");
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.
Sindicato dos Aeroviários do Estado do Ceará ("SINDAERO")
Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo – SNETA
Sindicato Dos Empregados Em Turismo De São Paulo – SETETUR

Em 2025 não tivemos ocorrência de greves e/ou paralisações de nenhuma categoria.

Em 2024 não tivemos ocorrência de greves e/ou paralisações de nenhuma categoria.

Em 2023 não tivemos ocorrência de greves e/ou paralisações de nenhuma categoria.

10.5 Outras informações relevantes

10.5. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações que a Companhia julgue relevantes em relação a esta seção 10 que não tenham sido divulgadas nos demais itens deste Formulário de Referência.

11.1 Regras, políticas e práticas

11. Transações com partes Relacionadas

11.1. Descrever as regras, políticas e práticas do emissor quanto à realização de transações com partes relacionadas, conforme definidas pelas regras contábeis que tratam desse assunto, indicando, quando houver uma política formal adotada pelo emissor, o órgão responsável por sua aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

Em 8 de novembro de 2017, foi aprovada, pelo Conselho de Administração, a Política para Transações com Partes Relacionadas, proposta pelo Comitê de ESG e revisada pelo Conselho de Administração em 5 de novembro de 2019 ("Política"). A Política estabelece procedimentos com o intuito de assegurar que transações envolvendo partes relacionadas à Companhia, nosso acionista controlador, administradores ou controladas, assim como situações com potencial conflito de interesse, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Companhia e dos nossos acionistas.

Os procedimentos previstos na Política têm por objetivo garantir que as transações que envolvam partes relacionadas estejam alinhadas com os interesses da Companhia, assegurando tratamento imparcial a tais transações, e garantindo sua divulgação detalhada e tempestiva aos acionistas da Companhia.

A Política foi elaborada de acordo com Estatuto Social da Companhia; a Lei das Sociedades por Ações; as normas da CVM e da *U.S. Securities and Exchange Commission* (SEC); o Pronunciamento Técnico do Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC 05 (R1); e conforme o Regulamento de Listagem do Nível 2 de Governança Corporativa da B3 e as normas da New York Stock Exchange (NYSE) aplicáveis; o Código de Autorregulação de Aquisições e Fusões do Comitê de Aquisições e Fusões (Código CAF); e o Código das Melhores Práticas de Governança Corporativa do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

Com relação à identificação de potenciais transações com partes relacionadas, de acordo com a Política, tanto o acionista controlador, quanto cada pessoa chave da administração da Azul deverá completar ao menos uma vez por ano um questionário destinado a coletar informações sobre as partes a ela relacionadas, de acordo com as definições da Política, e sobre quaisquer transações entre elas e a Companhia de que tenha ciência, cabendo-lhe se informar com os membros próximos da família. 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.

O acionista controlador e as pessoas chave da administração da Companhia serão instruídos, e periodicamente orientados, sobre a obrigação de informar ao departamento jurídico sobre qualquer potencial transação da Companhia com parte relacionada de que tenham conhecimento. Cada potencial transação com parte relacionada reportada será analisada pelo departamento jurídico para determinar se a transação de fato constitui uma transação com parte relacionada submetida aos procedimentos da Política. Além disso, 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.

Com relação à aprovação, 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. Além disso, as transações entre a Companhia e o acionista controlador (diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais tenha interesse) deverão ser aprovadas conforme as disposições previstas no Estatuto Social da Companhia.

As deliberações acerca das transações com partes relacionadas deverão observar as disposições da política, podendo sua aprovação ficar condicionada a alterações que os órgãos da Administração competentes julgarem necessárias para que a transação ocorra de maneira equitativa e no melhor interesse da Companhia e de seus acionistas. Conforme estabelecido no Estatuto Social da Companhia, o Comitê de Auditoria Estatutário deverá avaliar e monitorar, assessorando o Conselho de Administração e a área de auditoria interna da Companhia, a adequação das transações com partes relacionadas realizadas.

Adicionalmente, nos termos do Estatuto Social, compete ao Comitê Estratégico: (a) aprovar a Política de Transações com Partes Relacionadas, bem como a realização de quaisquer transações envolvendo partes relacionadas que, nos termos da Política de Transações com Partes Relacionadas da Companhia, exijam a sua aprovação; e (b) deliberar sobre eventual conflito de interesses com a Companhia de um membro do Conselho de Administração ou um membro do Comitê Estratégico e determinar, portanto, se seus direitos de voto não poderão ser exercidos em tal matéria específica.

A íntegra da Política pode ser encontrada em nosso *website* de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri), e nas páginas eletrônicas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (www.b3.com.br).

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e Azul S.A.	24/09/2024	550.504.800,32	550.504.800,32	550.504.800,32	Vencimento em 31/12/2028	14,90
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Mútuo					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Internalização de recursos obtidos por meio de contrato de mútuo entre a Companhia e a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., visando a transferência de recursos. Os recursos líquidos foram utilizados para o pagamento de certas dívidas, obrigações e outros fins corporativos.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
United Airlines Inc e Azul S.A.	10/05/2023	456.276,53	456.276,53	456.276,53	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Acionista da Companhia.					
Objeto contrato	Acordo de Interline (Special Prorate Agreement), que permite a utilização do programa de fidelidade e para reacomodação de passageiros entre as companhias aéreas.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	Em caso de não cumprimento das obrigações por uma das partes; início de processo de falência por uma das partes; ou qualquer disposição contratual seja declarada inválida por força da lei, entre outras.					
Natureza e razão para a operação	A Companhia celebrou o acordo visando a distribuição de custos de voos compartilhados, para que passageiros de ambas as companhias aéreas compartilhem a utilização do programa de fidelidade, com objetivo de expansão de rede e facilidade na gestão de conexões e operações conjuntas.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Grupo Azorra Aviation Holdings LLC. e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	10/11/2023	52.839.849,83	52.839.849,83	52.839.849,83	15/12/2035	0,000000%
Relação com o emissor	Entidade na qual o antigo acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração da Companhia, David Gary Neeleman, figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Depósito em garantia dos contratos de arrendamento.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Valores depositados pela Companhia destinados a servir como garantia para o cumprimento das obrigações previstas nos contratos de arrendamento com as entidades do Grupo Azorra Aviation Holdings LLC.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Grupo Azorra Aviation Holdings LLC. e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	26/08/2022	295.954.321,20	295.954.321,20	295.954.321,20	15/12/2035	13,57%
Relação com o emissor	Entidade na qual o antigo acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração da Companhia, David Gary Neeleman, figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Arrendamento operacional de aeronaves (aircraft operating lease agreement).					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("ALAB") celebrou contratos de arrendamento operacional de aeronaves Embraer. As entidades do Grupo Azorra Aviation Holdings LLC. passaram a ser classificadas como partes relacionadas da Companhia a partir da eleição do Presidente do Conselho de Administração da Companhia, o Sr. David Gary Neeleman, como membro do Conselho de Administração da Azorra Aviation Holdings LLC. A celebração desses instrumentos foi ratificada nas Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Companhia, realizadas, conjuntamente, em 28 de abril de 2023.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Investments LLP e Azul S.A.	14/07/2023	9.619.421,30	9.619.421,30	9.619.421,30	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Pagamento pelas despesas referentes aos custos das ofertas de trocas dos títulos de dívida emitidos pela Azul Investment LLP.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A transação está inserida dentro do contexto de reestruturação dos títulos de dívida emitidos pela Azul Investment LLP, na qual a Azul S.A. se comprometeu a pagar as despesas decorrentes da referida reestruturação, em razão da própria estrutura societária do Grupo Azul.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Secured Finance LLP e Azul S.A.	14/07/2023	10.262.161,82	10.262.161,82	10.262.161,82	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Pagamento pelas despesas referentes aos custos das ofertas de emissão de títulos de dívida com vencimento em 2028 da Azul Secured Finance LLP.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A transação está inserida dentro do contexto de emissão de títulos de dívida com vencimento em 2028 da Azul Secured Finance LLP, na qual a Azul S.A. se comprometeu em pagar pelas despesas decorrentes da referida reestruturação, em razão da própria estrutura societária do Grupo Azul.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Secured Finance LLP e Azul S.A.	22/01/2025	1.511.082.667,92	1.511.082.667,92	1.511.082.667,92	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Pagamento com emissão de ações da Azul S.A. Secured Finance LLP do saldo de empréstimos da Secured Finance LLP das despesas referentes aos custos da repactuação das debêntures conversíveis da Azul S.A.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A transação está inserida dentro do contexto de conversão de dívidas em ações da Azul S.A. na qual a Azul Secured Finance LLP transferiu oo saldo de sua dívida para ser convertida em ações da Azul S.A.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Secured Finance LLP e Azul S.A.	17/08/2023	720.817.550,90	720.817.550,90	720.817.550,90	Vencimento em 16/08/2028	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Mútuo					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Internalização de recursos obtidos em julho de 2023 por meio da subsidiária Azul Secured Finance LLP, com a finalização de uma oferta privada de títulos de dívida. Os recursos líquidos foram utilizados para o pagamento de certas dívidas, obrigações e outros fins corporativos.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Itens 'n.' e 'o.'

11.2. Com exceção das operações que se enquadrem nas hipóteses do art. 3º, II, “a”, “b” e “c”, do anexo F, informar, em relação às transações com partes relacionadas que, segundo as normas contábeis, devam ser divulgadas nas demonstrações financeiras individuais ou consolidadas do emissor e que tenham sido celebradas no último exercício social ou estejam em vigor no exercício social corrente:

n. Medidas tomadas para tratar dos conflitos de interesses:

A Política para Transações com Partes Relacionadas da Companhia prevê, como um dos seus objetivos, assegurar que transações envolvendo partes relacionadas da Companhia, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como situações com potencial conflito de interesses, sejam realizadas sempre no melhor interesse da Companhia e de seus acionistas. Além disso, o artigo 11 da Política prevê que 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 (igual ou superior a R\$15.000.000,00) deverão também ser submetidas à aprovação do Conselho de Administração. Adicionalmente, nos termos do Estatuto Social da Companhia, compete ao Comitê Estratégico aprovar a realização de quaisquer transações envolvendo partes relacionadas que, nos termos da Política, exijam sua aprovação.

A Política também, em seu artigo 16, garante a possibilidade de que qualquer pessoa comunique a Companhia caso tenha ciência de transações que, eventualmente, possam vir a configurar situações de conflito de interesses, cabendo à Diretoria Jurídica, se necessário, emitir parecer para determinar os impactos da referida transação, para atendimento dos procedimentos de aprovação previstos na Política.

Além disso, em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações, havendo possibilidade de conflito de interesses entre as matérias sob análise e algum membro da administração, o respectivo membro deve se abster de participar da decisão, ficando a mesma cabível aos demais membros que não possuem qualquer relação com a matéria em exame.

Destacamos que as pessoas envolvidas no processo de aprovação de quaisquer transações que possam gerar conflito de interesses, devem declarar-se impedidas, explicando seu envolvimento na transação e fornecendo detalhes acerca da transação e das partes envolvidas, conforme requerido. O impedimento deverá constar da ata da reunião do órgão social que deliberar sobre a transação e a referida pessoa deverá se afastar das discussões e das deliberações.

Com isso, as operações apresentadas no item “11.2” foram efetuadas a valores, taxas e prazos usuais de mercado, em condições de comutatividade e, portanto, não geram qualquer benefício ou prejuízo para as partes envolvidas. Quando são estabelecidas relações comerciais entre a Companhia e entidades consideradas como partes relacionadas aplica-se a mesma imparcialidade que é promovida para os clientes e fornecedores externos.

o. Demonstração do caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado

Todas as transações envolvendo partes relacionadas da Companhia são inerentes ao curso ordinário de seus negócios, sempre observando as atividades desenvolvidas pela Companhia.

O artigo 17 da Política para Transações com Partes Relacionadas da Companhia veda quaisquer transações em que sejam observadas condições divergentes da prática usual do mercado (incluindo a necessidade de análise dos princípios de: (i) competitividade, com avaliação dos preços e das condições dos serviços, que devem ser compatíveis com a prática do mercado; (ii) conformidade, ou seja, da aderência dos serviços prestados aos termos e responsabilidades contratuais praticados pela Companhia; (iii) controles adequados de segurança das informações; e (iv) transparência, com reporte adequado das condições acordadas, assim como seus reflexos nas demonstrações financeiras da Companhia. A Política veda, também, a celebração de instrumentos que envolvam remuneração não justificável, ou desproporcional, em termos de geração de valor para a Companhia e para seus acionistas.

Diante desse contexto, as operações listadas no item 11.2. acima foram realizadas entre a Companhia e partes relacionadas, considerando os normativos contábeis aplicáveis e de acordo com as demonstrações financeiras relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025.

Os contratos de mútuo e/ou compromisso de pagamento de dívida realizados entre a Companhia e suas controladas (quais sejam Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Azul Secured Finance LLP e Azul Investments LLP) foram celebrados observando as condições de mercado praticadas à época, tais como contratos similares firmados anteriormente com terceiros, em conformidade com a Política. Os termos essenciais destas transações foram devidamente endereçados quando de suas respectivas apresentações

11.2 Itens 'n.' e 'o.'

para aprovação pela administração da Companhia, conforme o caso.

Já a transação relacionada à serviços de contratos de venda de passagem (ex.: Caprioli Turismo, citada no item 11.2 acima) é praticada de acordo com as diretrizes previstas em acordos estratégicos que orientam as operações, sendo complementares e estritamente vinculados aos negócios da Companhia. Os termos essenciais destas transações foram devidamente endereçados quando de suas respectivas apresentações para aprovação pela administração da Companhia, conforme o caso.

Os contratos de venda e arrendamento de aeronaves e motores firmados entre a Companhia e entidades do grupo Azorra Aviation Holdings LLC ("Azorra"), a qual se tornou parte relacionada a partir da eleição do Sr. David Gary Neeleman, então acionista controlador da Companhia, ao cargo de membro independente do Conselho de Administração da Azorra, foram celebrados após um extenso processo de tomada de preços, tendo como participantes diversos *players* do mercado, incluindo concorrentes do grupo Azorra. Após a conclusão do referido processo, a transação com a Azorra apresentou os melhores termos e condições para a Companhia.

Os compromissos de pagamento de dívida realizados entre a Companhia, a Azul Investments LLP e o grupo Azorra foram celebrados observando as condições de mercado praticadas à época, tais como contratos similares firmados anteriormente com terceiros, em conformidade com a Política. Os termos essenciais destas transações foram devidamente endereçados quando de suas respectivas apresentações para aprovação pela administração da Companhia, conforme o caso.

O acordo com a United Airlines Inc. foi realizado em condições de comutatividade, a valores, prazos e taxas usuais de mercado, não gerando benefícios ou prejuízos para as partes envolvidas. Os termos essenciais da transação foram devidamente apresentados à administração da Companhia, conforme previsto na Política, e refletem condições compatíveis com aquelas praticadas com terceiros.

Dessa forma, a comutatividade dos contratos celebrados entre a Companhia e partes relacionadas é apurada mediante a verificação da compatibilidade das cláusulas econômicas e financeiras estabelecidas no respectivo contrato entre as partes relacionadas, perante outros atos e negócios praticados no mercado, versando sobre bens ou serviços substitutos.

Nesse sentido, todas as transações celebradas entre a Companhia e suas partes relacionadas levam em consideração critérios de melhor preço, prazo, sinergia, melhor capacitação técnica e encargos financeiros compatíveis com as práticas usuais de mercado, sendo que todos estabelecem prazos para sua efetiva realização (quitação), possuindo caráter estritamente comutativo.

11.3 Outras informações relevantes

11.3. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 11 do Formulário de Referência.

12.1 Informações sobre o capital social

Tipo Capital		Capital Emitido	
Data da autorização ou aprovação		Prazo de integralização	Valor do capital
01/06/2026			21.756.852.178,39
Quantidade de ações ordinárias		Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações
368.557.924		0	368.557.924

Tipo Capital		Capital Subscrito	
Data da autorização ou aprovação		Prazo de integralização	Valor do capital
01/06/2026			21.756.852.178,39
Quantidade de ações ordinárias		Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações
368.557.924		0	368.557.924

Tipo Capital		Capital Integralizado	
Data da autorização ou aprovação		Prazo de integralização	Valor do capital
01/06/2026			21.756.852.178,39
Quantidade de ações ordinárias		Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações
368.557.924		0	368.557.924

Tipo Capital		Capital Autorizado	
Data da autorização ou aprovação		Prazo de integralização	Valor do capital
01/06/2026			10.630.775.718,07
Quantidade de ações ordinárias		Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações
0		0	0

12.2 Emissores estrangeiros - Direitos e regras

12.2. Emissores estrangeiros devem descrever os direitos de cada classe e espécie de ação emitida e as regras de seu país de origem e do país em que as ações estejam custodiadas no tocante a:

Justificativa para o não preenchimento do quadro

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

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Valor mobiliário	Bônus de Subscrição
Identificação do valor mobiliário	Bônus de subscrição de ações emissão da Companhia (1ª Série)
Data de emissão	20/04/2026
Data de vencimento	01/05/2027
Quantidade	4.814.058.346.854
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Conforme previsto nos termos e condições originais dos Bônus de Subscrição, cada Bônus de Subscrição confere ao seu titular o direito de subscrever 1 (uma) nova ação ordinária, nominativa, escritural e sem valor nominal, de emissão da Companhia ("Novas Ações"), respeitados eventuais ajustes para cima ou para baixo, conforme previsto nos termos e condições do Anexo I à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026, mediante o pagamento do Preço de Exercício de USD \$0,000020938828792967700 por Bônus de Subscrição, convertido em reais com base na PTAX do Dia Útil imediatamente anterior à data de exercício. Independentemente do número de Bônus de Subscrição exercidos, o Preço de Exercício mínimo a ser pago por cada titular será de R\$ 0,01 (um centavo de real). O exercício dos Bônus de Subscrição está condicionado (i) à obtenção de todas as aprovações necessárias das autoridades governamentais competentes, incluindo, conforme aplicável, o CADE, e (ii) à consumação do Plano do Chapter 11. Os Bônus de Subscrição – Série 1 representavam, à época de sua aprovação, 8,88394827006% do capital social da Companhia (desconsiderando ações em tesouraria). As Novas Ações conferirão aos seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos demais titulares de ações ordinárias emitidas pela Companhia. Não obstante, para fins de cálculo das Novas Ações, deverá ser considerado o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme posteriormente aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.
Possibilidade resgate	Não
Características dos valores mobiliários de dívida	N/A
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Eventuais alterações dos termos e condições dos Bônus de Subscrição originalmente aprovados pelo Conselho de Administração serão plenamente eficazes em relação a todos os Bônus de Subscrição então existentes, desde que deliberadas pelo Conselho de Administração da Companhia e aprovadas pelos titulares de Bônus de Subscrição representantes de mais de 80% (oitenta por cento) do total de Bônus de Subscrição emitidos pela Companhia, representados em assembleia especial de titulares de Bônus de Subscrição especialmente convocada para tal fim.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Outras características relevantes

Os Bônus de Subscrição – Série 1 foram objeto de alienação privada, nos termos do artigo 77 da Lei das Sociedades por Ações, tendo sido assegurado aos acionistas da Companhia o direito de preferência na subscrição, nos termos do artigo 171, § 3º, da Lei das Sociedades por Ações, a ser exercido no prazo de 30 (trinta) dias, com encerramento do prazo em 25 de março de 2026. Os Bônus de Subscrição – Série 1 eram destinados à alienação à American Airlines, Inc. (ou uma de suas afiliadas), nos termos do Plano do Chapter 11 do qual a Companhia estava sujeita. O Preço de Subscrição (Aquisição) unitário é de R\$ 0,000000000001. Os Bônus de Subscrição têm forma nominativa e escritural, mantidos em contas de depósito pela Instituição Escriuradora (Itaú Corretora de Valores S.A.), sem emissão de certificados. Não serão emitidas frações de ações, sendo o eventual excesso desconsiderado sem qualquer pagamento ao titular.

O Preço de Exercício e a Quantidade de Novas Ações estão sujeitos a Eventos de Ajuste (desdobramento/grupamento, distribuições e Oferta de Recompra de Ações Ordinárias), nos termos da Cláusula 21 do Anexo I à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026. Nesse contexto, será considerado, para fins de cálculo das Novas Ações, o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.

O Conselho de Administração homologará, de tempos em tempos, o aumento do capital social e a emissão das Novas Ações resultantes do exercício dos Bônus de Subscrição, sempre que uma Parcela Relevante (i.e., quantidade que exceda 15% do total emitido) for exercida, e ao final do período de exercício.

Os Bônus de Subscrição são regidos pelas leis da República Federativa do Brasil.

Valor mobiliário	Bônus de Subscrição
Identificação do valor mobiliário	Bônus de subscrição de ações emissão da Companhia (2ª Série)
Data de emissão	20/04/2026
Data de vencimento	20/04/2031
Quantidade	886.294.565.016
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Conforme previsto nos termos e condições originais dos Bônus de Subscrição, cada Bônus de Subscrição confere ao seu titular o direito de subscrever 1 (uma) nova ação ordinária, nominativa, escritural e sem valor nominal, de emissão da Companhia ("Novas Ações"), nos termos do Plano do Chapter 11, mediante o pagamento do Preço de Exercício de USD\$ 0,0000694306713902942 por ação ordinária (sujeito a ajustes), convertido em reais com base na Taxa de Câmbio USD/BRL (PTAX). Independentemente do número de Bônus de Subscrição exercidos, o Preço de Exercício mínimo a ser pago por cada titular será de R\$ 0,01 (um centavo de real). Os Bônus de Subscrição poderão ser exercidos, total ou parcialmente, a qualquer momento após a data em que não houver Reivindicações Contestadas ("Disputed Claims") (o que deverá ocorrer, no máximo, em até 60 dias corridos após a consumação do Plano do Chapter 11) e após os Bônus de Subscrição serem ajustados para o montante do exercício acordado. O exercício está condicionado à consumação do Plano do Chapter 11. Os Bônus de Subscrição – Série 2 representavam, à época de sua aprovação, 2,24948875256% do capital social da Companhia (desconsiderando ações em tesouraria). Em substituição ao pagamento do Preço de Exercício em dinheiro, qualquer titular poderá optar pelo Exercício sem Pagamento em Dinheiro ("Cashless Exercise"), autorizando a Companhia a reter e não emitir, em pagamento do Preço de Exercício, um número de ações ordinárias calculado conforme fórmula prevista na Cláusula 15 do Anexo II à ata de RCA de 19/02/2026. As Novas Ações conferirão aos seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos demais titulares de ações ordinárias emitidas pela Companhia. Não obstante, para fins de cálculo das Novas Ações, deverá ser considerado o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme posteriormente aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.
Possibilidade resgate	Não
Características dos valores mobiliários de dívida	N/A
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	N/A
Outras características relevantes	Os Bônus de Subscrição – Série 2 foram objeto de alienação privada, nos termos do artigo 77 da Lei das Sociedades por Ações, tendo sido assegurado aos acionistas da Companhia o direito de preferência na subscrição, nos termos do artigo 171, § 3º, da Lei das Sociedades por Ações, a ser exercido no prazo de 30 (trinta) dias, com encerramento do prazo em 25 de março de 2026. Os Bônus de Subscrição – Série 2 eram destinados à alienação em favor de credores quirografários da Companhia, conforme delimitados no Plano do Chapter 11. Os Bônus de Subscrição têm forma nominativa e escritural, mantidos em contas de depósito pela Instituição Escrituradora (Itaú Corretora de Valores S.A.), sem emissão de certificados. Não serão emitidas frações de ações, sendo o eventual excesso desconsiderado sem qualquer pagamento ao titular. O Preço de Exercício e a Quantidade de Novas Ações estão sujeitos a Eventos de Ajuste (desdobramento/grupamento/emissão de ações, distribuições, Oferta de Recompra, e Mudança de Controle – incluindo mecanismo de Valor Black-Scholes), nos termos da Cláusula 21 do Anexo II à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026. Nesse contexto, será considerado, para fins de cálculo das Novas Ações, o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1. Em caso de mudança de controle da Companhia, os titulares poderão exigir que a Companhia ou o seu sucessor adquira os Bônus de Subscrição mediante pagamento calculado pelo Valor Black-Scholes, nos termos e condições ali previstos. O Conselho de Administração deverá, ao final de cada mês durante o período de exercício, aprovar o aumento do capital social e a emissão das ações ordinárias, em Reunião de Homologação do Conselho. Os Bônus de Subscrição são regidos pelas leis da República Federativa do Brasil.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Valor mobiliário	Bônus de Subscrição
Identificação do valor mobiliário	Bônus de subscrição de ações emissão da Companhia (3ª Série)
Data de emissão	20/04/2026
Data de vencimento	20/04/2027
Quantidade	1.203.415.375.755
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Conforme previsto nos termos e condições originais dos Bônus de Subscrição, cada Bônus de Subscrição confere ao seu titular o direito de subscrever 1 (uma) nova ação ordinária, nominativa, escritural e sem valor nominal, de emissão da Companhia ("Novas Ações"), respeitados eventuais ajustes para cima ou para baixo, conforme previsto nos termos e condições do Anexo III à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026, mediante o pagamento do Preço de Exercício de USD\$ 0,000020938828792967700 por Bônus de Subscrição, convertido em reais com base na PTAX do Dia Útil imediatamente anterior à data de exercício. Independentemente do número de Bônus de Subscrição exercidos, o Preço de Exercício mínimo a ser pago por cada titular será de R\$ 0,01 (um centavo de real). O exercício dos Bônus de Subscrição está condicionado (i) à obtenção de todas as aprovações necessárias das autoridades governamentais competentes, incluindo, conforme aplicável, o CADE, e (ii) à consumação do Plano do Chapter 11. Os Bônus de Subscrição – Série 3 representavam, à época de sua aprovação, 2,22098706752% do capital social da Companhia (desconsiderando ações em tesouraria e considerando novas ações emitidas no âmbito da oferta pública cujo aumento de capital foi homologado em 18/02/2026). As Novas Ações conferirão aos seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos demais titulares de ações ordinárias emitidas pela Companhia. Não obstante, para fins de cálculo das Novas Ações, deverá ser considerado o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme posteriormente aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.
Possibilidade resgate	Não
Características dos valores mobiliários de dívida	N/A
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Eventuais alterações dos termos e condições dos Bônus de Subscrição originalmente aprovados pelo Conselho de Administração serão plenamente eficazes em relação a todos os Bônus de Subscrição então existentes, desde que deliberadas pelo Conselho de Administração da Companhia e aprovadas pelos titulares de Bônus de Subscrição representantes de mais de 80% (oitenta por cento) do total de Bônus de Subscrição emitidos pela Companhia, representados em assembleia especial de titulares de Bônus de Subscrição especialmente convocada para tal fim.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Outras características relevantes

Os Bônus de Subscrição – Série 3 foram objeto de alienação privada, nos termos do artigo 77 da Lei das Sociedades por Ações, tendo sido assegurado aos acionistas da Companhia o direito de preferência na subscrição, nos termos do artigo 171, § 3º, da Lei das Sociedades por Ações, a ser exercido no prazo de 30 (trinta) dias, com encerramento do prazo em 25 de março de 2026. Os Bônus de Subscrição – Série 3 eram destinados à alienação à United Airlines, Inc. (ou uma de suas afiliadas) e a determinados credores da Companhia, nos termos do Plano do Chapter 11 do qual a Companhia estava sujeita.

O Preço de Subscrição (Aquisição) unitário é de R\$ 0,000000000001. Os Bônus de Subscrição têm forma nominativa e escritural, mantidos em contas de depósito pela Instituição Escrituradora (Itaú Corretora de Valores S.A.), sem emissão de certificados. Não serão emitidas frações de ações, sendo o eventual excesso desconsiderado sem qualquer pagamento ao titular.

O Preço de Exercício e a Quantidade de Novas Ações estão sujeitos a determinados eventos de ajuste (desdobramento/grupamento, distribuições e Oferta de Recompra de Ações Ordinárias), nos termos da Cláusula 21 do Anexo III à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026. Nesse contexto, será considerado, para fins de cálculo das Novas Ações, o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.

O Conselho de Administração homologará, de tempos em tempos, o aumento do capital social e a emissão das Novas Ações resultantes do exercício dos Bônus de Subscrição, sempre que uma Parcela Relevante (i.e., quantidade que exceda 15% do total emitido) for exercida, e ao final do Período de Exercício. Os Bônus de Subscrição são regidos pelas leis da República Federativa do Brasil.

Valor mobiliário	Bônus de Subscrição
Identificação do valor mobiliário	Bônus de subscrição de ações emissão da Companhia (4ª Série)
Data de emissão	30/06/2026
Data de vencimento	30/06/2027
Quantidade	6.904.589
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Cada Bônus de Subscrição da 4ª série (“Bônus de Subscrição - Série 4”) confere ao seu titular o direito de subscrever 1 (uma) nova ação ordinária, nominativa, escritural e sem valor nominal, de emissão da Companhia (“Novas Ações”), respeitados eventuais ajustes para cima ou para baixo, conforme previsto nos termos e condições do Anexo I à ata de Reunião do Conselho de Administração de 21 de maio de 2026 (“Quantidade de Novas Ações”), mediante o pagamento do preço de exercício de USD\$ 3,14082431894516 por Bônus de Subscrição – Série 4 (“Preço de Exercício”), convertido em reais com base na PTAX do dia útil imediatamente anterior à data de exercício, na proporção de 1:1 (isto é, 1 (uma) ação ordinária para cada Bônus de Subscrição – Série 4). Independentemente do número de Bônus de Subscrição – Série 4 exercidos, o Preço de Exercício mínimo a ser pago por cada titular será de R\$ 0,01 (um centavo de real). O exercício dos Bônus de Subscrição – Série 4 por cada titular está condicionado à obtenção por tal titular, conforme aplicável, de todas as aprovações necessárias das autoridades governamentais competentes, incluindo, conforme aplicável, o CADE. Os Bônus de Subscrição – Série 4 representam até 1,89286535145% do capital social da Companhia, desconsiderando ações em tesouraria. As Novas Ações conferirão aos seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos demais titulares de ações ordinárias emitidas pela Companhia.
Possibilidade resgate	Não
Características dos valores mobiliários de dívida	N/A
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Eventuais alterações dos termos e condições dos Bônus de Subscrição – Série 4 originalmente aprovados pelo Conselho de Administração serão plenamente eficazes em relação a todos os Bônus de Subscrição – Série 4 então existentes, desde que deliberadas pelo Conselho de Administração da Companhia e aprovadas pelos titulares de Bônus de Subscrição – Série 4 representantes de mais de 97% (noventa e sete por cento) do total de Bônus de Subscrição – Série 4 emitidos pela Companhia, representados em assembleia especial de titulares de Bônus de Subscrição – Série 4 especialmente convocada para tal fim.
Outras características relevantes	Os Bônus de Subscrição – Série 4 foram alienados privadamente no contexto das obrigações assumidas pela Companhia no Plano do Chapter 11, com direito de preferência assegurado aos acionistas pelo prazo de 30 dias, de 27 de maio a 26 de junho de 2026, com data-base em 26 de maio de 2026. Determinados acionistas vinculados às ofertas de capitalização de créditos, oferta subsequente ou aos documentos do Plano do Chapter 11 não poderão exercer ou negociar esse direito. Os bônus serão alienados à American Airlines, United Airlines e determinados credores antigos da Companhia, sem sobras para rateio ou venda em bolsa. O preço agregado de subscrição é de R\$ 6,93, com preço mínimo de R\$ 0,01 por titular. Os bônus terão forma nominativa e escritural, serão escriturados pelo Itaú e não gerarão frações de ações. O preço de exercício e a quantidade de ações poderão ser ajustados em eventos como desdobramento, grupamento, distribuições e ofertas de recompra. O Conselho de Administração homologará os aumentos de capital decorrentes do exercício dos bônus periodicamente, quando houver exercício relevante, e ao final do período de exercício. Os bônus serão registrados para negociação na B3, no segmento Nível 2, e regidos pela legislação brasileira.

12.4 Número de titulares de valores mobiliários

Valor Mobiliário	Pessoas Físicas	Pessoas Jurídicas	Investidores Institucionais
Bônus de Subscrição	9712	59	70

12.5 Mercados de negociação no Brasil

12.5 Mercados de negociação no Brasil

As nossas ações ordinárias são admitidas à negociação no segmento de listagem Nível 2 da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, sob o código AZUL3.

12.6 Negociação em mercados estrangeiros

Valor Mobiliário	Identificação do Valor Mobiliário	País	Mercado Valor Mobiliário
Certificados de Depósito de Valores Mobiliários	American Depositary Receipts	Estados Unidos	OTC
Entidade Administradora			
Não aplicável			
Data de admissão	Data de Início listagem	Percentual	
31/03/2017	11/04/2017	97.95	
Segmento de Negociação	Descrição de Segmento de Negociação		
Sim	ADR Nível III		
Proporção de Certificados de Depósito no Exterior	Descrição de Proporção de Certificados de Depósito no Exterior		
Sim	A proporção é de 1 ADS para 2 ações ordinárias.		
Banco Depositário	Descrição do Banco Depositário		
Sim	Citibank N.A.		
Instituição Custodiante	Descrição da Instituição Custodiante		
Sim	BANCO BRADESCO S.A.		

12.7 Títulos emitidos no exterior

Valor mobiliário	Nota Comercial
Identificação do valor mobiliário	Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	06/02/2026
Data de vencimento	15/02/2031
Quantidade	6.875
Valor nominal global R\$	7.196.439.772,50
Saldo Devedor em Aberto	7.196.439.772,50
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	A partir da Par Call Date (15 de fevereiro de 2028), a emissora poderá resgatar as Notes, no todo ou em parte, aos seguintes preços de resgate (expressos como percentuais do principal a ser resgatado): 2028 – 104,938%; 2029 – 102,469%; 2030 em diante – 100,000%, acrescido de juros acrescidos e não pagos e Additional Amounts (conforme definido na Indenture). Antes da Par Call Date, as Notes poderão ser resgatadas, no todo ou em parte, ao preço de resgate equivalente ao maior entre: (1) 100% do principal; e (2) o valor presente, à Treasury Rate acrescida de 50 pontos-base, do preço de resgate na Par Call Date e dos juros devidos até a Par Call Date, em ambos os casos acrescido de juros acrescidos e não pagos e Additional Amounts. Antes da Par Call Date, a emissora poderá resgatar até 40% do montante em principal das Notes com recursos líquidos de uma ou mais equity offerings, ao preço de 109,875% do principal, desde que tal resgate ocorra em até 180 dias após o encerramento da respectiva equity offering. Caso titulares de ao menos 90% do montante em principal das Notes aceitem oferta de aquisição (tender offer), a emissora poderá resgatar a totalidade das Notes remanescentes ao mesmo preço pago aos demais titulares. Em caso de alteração legislativa que obrigue a emissora ou qualquer garantidor ao pagamento de Extra Additional Amounts (conforme definido na Indenture) (retenção na fonte superior a 15%, ou 25% no caso de titulares residentes ou domiciliados em jurisdição considerada de tributação favorecida para fins tributários brasileiros), a emissora poderá resgatar a totalidade das Notes a 100% do principal, acrescido de juros acrescidos e não pagos e Additional Amounts, mediante notificação com antecedência de 30 a 60 dias.

12.7 Títulos emitidos no exterior

Características dos valores mobiliários de dívida

Condições de vencimento antecipado: As hipóteses de vencimento antecipado das Notes estão descritas na Seção 6.01 da Indenture (Events of Default).

Juros: Cupom semestral de 9,875%, calculados com base em um ano de 360 dias, composto de doze meses de 30 dias cada (30/360 day count convention). Os juros são pagos semestralmente, em atraso, nos dias 15 de fevereiro e 15 de agosto de cada ano (cada uma, uma Interest Payment Date), tendo o primeiro pagamento ocorrido em 15 de agosto de 2026.

Garantias e, se real, descrição do bem objeto: As Notes 2031 contam com garantia da Companhia e de determinadas subsidiárias, incluindo Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., IntelAzul S.A., ATS Viagens e Turismo Ltda., Azul IP Cayman Holdco Ltd., Azul IP Cayman Ltd e Azul Conecta Ltda., além de estarem respaldadas por um pacote de garantias que inclui, entre outros, certos recebíveis gerados por Azul Fidelidade, Azul Viagens e Azul Cargo, bem como determinadas marcas, nomes de domínio e outras propriedades intelectuais utilizadas pelos negócios aéreos da Azul e por tais unidades de negócios, além de ações e/ou quotas (conforme aplicável) das subsidiárias da Companhia.

Eventuais restrições impostas ao emissor:

Nem a Emissora, nem os Garantidores (conforme definido na Indenture) podem, direta ou indiretamente, incorrer em endividamento adicional (Indebtedness) ou emitir Disqualified Capital Stock (conforme definido na Indenture), salvo se, após tal incorrência, o Fixed Charge Coverage Ratio (conforme definido na Indenture) for igual ou superior a 2,0 para 1,0, em base pro forma.

Nem a Emissora, nem os Garantidores podem, direta ou indiretamente, efetuar Restricted Payments (conforme definido na Indenture) (incluindo declaração ou pagamento de dividendos, recompra de ações, pagamento antecipado de dívida subordinada ou realização de investimentos que não sejam Permitted Investments (conforme definido na Indenture)), se:

- (A) um Default ou Event of Default tenha ocorrido e esteja em curso; ou
- (B) o valor agregado de todos os Restricted Payments efetuados após a data de emissão exceder o montante formado por: (1) 50% do lucro líquido consolidado acumulado a partir de 1º de janeiro de 2026; (2) o maior entre US\$ 95.000.000,00 e 7,5% do EBITDA da Companhia e suas subsidiárias; (3) 100% dos recursos líquidos recebidos como contribuição ao capital próprio ou por emissão de ações; e (4) o retorno de investimentos anteriormente classificados como Restricted Payments.

A Emissora e os Garantidores não poderão alienar ativos, salvo se: (a) a Emissora ou a subsidiária receber contraprestação ao menos igual ao valor justo de mercado dos ativos vendidos; e (b) ao menos 75% da contraprestação for recebida em caixa ou equivalentes de caixa.

A Emissora e os Garantidores não poderão fundir-se, incorporar-se ou alienar substancialmente todos os seus ativos, exceto se: (i) a entidade resultante ou sucessora assumir expressamente todas as obrigações nos termos da Indenture; (ii) não houver Event of Default em curso; (iii) no caso da Azul, o Fixed Charge Coverage Ratio for igual ou superior a 2,0 para 1,0 em base pro forma; e (iv) forem entregues ao Trustee Officers' Certificate e opinião legal dos assessores jurídicos atestando o cumprimento de todas as condições aplicáveis.

A Emissora e os Garantidores não poderão criar ou permitir que existam encargos ou restrições consensuais sobre a capacidade de qualquer subsidiária de: (a) pagar dividendos ou efetuar distribuições sobre seu capital à Azul ou a subsidiárias; (b) conceder empréstimos ou adiantamentos à Azul ou a subsidiárias; ou (c) vender, arrendar ou transferir quaisquer de seus bens ou ativos à Azul ou a subsidiárias, ressalvadas as exceções previstas na Seção 4.19 da Indenture.

12.7 Títulos emitidos no exterior

Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	A Indenture, as Notes, as Garantias e os documentos das Garantias poderão ser alterados sem o consentimento dos titulares para fins específicos (como sanar ambiguidades, adicionar covenants em benefício dos Secured Parties, e prover a emissão de Additional Notes). Alterações que exijam o consentimento dos titulares demandam aprovação dos Required Holders (maioria em principal das Notes em circulação), observado que determinadas matérias requerem consentimento de cada titular individualmente afetado.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.
Valor mobiliário	Ações
Identificação do valor mobiliário	American Depositary Receipts
Data de emissão	11/04/2017
Data de vencimento	09/09/9999
Quantidade	55.680.347
Valor nominal global R\$	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.
Características dos valores mobiliários de dívida	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	.

12.8 Destinação de recursos de ofertas públicas

12.8. Caso o emissor tenha feito oferta pública de distribuição de valores mobiliários nos últimos 3 exercícios sociais, indicar:

(a) como os recursos resultantes da oferta foram utilizados

Segunda Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie com Garantia Real, em Série Única

Os recursos líquidos obtidos pela Companhia com a segunda emissão de Debêntures foram integralmente destinados para reforço de caixa da Companhia.

Oferta Pública de Distribuição Primária de Ações Preferenciais, com Bônus de Subscrição, de Emissão da Azul S.A.

A Companhia utilizou os recursos líquidos provenientes da Oferta, deduzido o valor a ser integralizado por meio de créditos detidos por titulares de determinadas *Notes* em razão da emissão das *Notes*, para despesas administrativas, de marketing e de vendas.

Oferta Pública de Distribuição Primária de Ações Ordinárias e Ações Preferenciais

Considerando que a oferta tinha por finalidade viabilizar a capitalização de créditos detidos por titulares de determinadas *Notes* em razão da emissão das *Notes* nos termos do Plano do Chapter 11, a totalidade dos recursos financeiros captados pela Companhia no âmbito da oferta prioritária foi destinado exclusivamente ao pagamento de créditos detidos por titulares de determinadas *Notes* em razão da emissão das *Notes*. No âmbito da oferta institucional, a integralização dos respectivos lotes de ações pelas entidades credoras foi realizada por meio da capitalização das *Notes*, razão pela qual não houve ingresso de qualquer recurso financeiro na Companhia decorrente da oferta institucional.

(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 nossas ofertas 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 nossas ofertas e o que havia sido anteriormente proposto.

12.9 Outras informações relevantes

12.9 – Outras informações relevantes

Informações adicionais ao item 12.1 deste Formulário de Referência

Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 25 de março de 2026 (“AGE”), a Companhia aprovou o grupamento da totalidade das ações ordinárias de sua emissão da Companhia, na proporção de 150.000 ações para formar 1 ação, sem que ocorresse modificação no valor do capital social da Companhia (“Grupamento”).

A partir de 20 de abril de 2026, o grupamento passou a ser plenamente eficaz e as ações da Companhia passaram a ser negociadas de forma exclusivamente grupada, sendo o lote padrão de negociação reduzido de 1.000.000 para 100 ações e o fator de cotação passou a ser de 1 ação.

Para mais informações sobre o Grupamento da Companhia, consulte o fato relevante e a ata da assembleia geral extraordinária que deliberou sobre a matéria, disponíveis nos seguintes endereços: <https://ri.voeazul.com.br/documentos-cvm-e-sec/aviso-comunicados-e-fatos-relevantes/> / <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/assembleias/>

Oferta Pública Primária de Ações Preferenciais:

Conforme divulgado no fato relevante da Companhia disponibilizado no site da CVM em 14 de abril de 2025 (“Fato Relevante Oferta”), foi protocolado perante a CVM, em 14 de abril de 2025, (mediante aprovação em Reunião do Conselho de Administração), pedido de registro de oferta pública de distribuição primária de ações preferenciais, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, de emissão da Companhia (“Ações”), a ser realizada pela Companhia, compreendendo, inicialmente, 450.572.669 novas Ações (sem considerar as Ações Adicionais), a ser realizada no Brasil, em mercado de balcão não organizado, sob o rito de registro automático de distribuição, nos termos do artigo 26, inciso II, alínea (a), da Resolução da CVM 160, destinada exclusivamente aos acionistas, no âmbito da Oferta Prioritária, e aos Investidores Profissionais, no âmbito da Oferta Institucional, com colocação privada das Ações (considerando as Ações Adicionais) e dos Bônus de Subscrição (conforme definido abaixo) no Exterior (“Oferta de Ações Preferenciais”).

Adicionalmente, conforme fato relevante da Companhia de 23 de abril de 2025 (“Fato Relevante Alocação”) e, em conjunto com o Fato Relevante Oferta, os “Fatos Relevantes”), foi aprovado, em reunião do Conselho de Administração da Companhia realizada na mesma data, o efetivo aumento do capital social da Companhia, bem como a sua homologação, mediante a emissão de 464.089.849 novas Ações (incluindo as Ações Adicionais), ao Preço por Ação, perfazendo, portanto, o montante total da Oferta de Ações Preferenciais de R\$ 1.661.441.659,42.

Foram atribuídos como vantagem adicional gratuita e entregues aos subscritores das Ações, 1 (um) bônus de subscrição para cada 1 (uma) Ação subscrita na Oferta de Ações Preferenciais, considerando as Ações Adicionais (“Bônus de Subscrição”). Os termos e condições dos Bônus de Subscrição estão descritos no item “XIX. Bônus de Subscrição” do Fato Relevante Oferta.

A Oferta de Ações Preferenciais está inserida no contexto da reestruturação da Companhia (“Reestruturação”) e visa não só obter novos recursos financeiros para a Companhia, contribuindo para melhorar a sua futura estrutura de capital e para aumentar a liquidez da Companhia com os recursos oriundos da Oferta, mas também possibilitar a equitização obrigatória de parte das notas de cupom de 11,500%, com vencimento em 2029, e cupom de 10,875%, com vencimento em 2030, as quais contam com garantia fidejussória da Companhia, dentre outras sociedades do grupo da Companhia (“Notas”), conforme aplicável, emitidas pela Azul Secured Finance e de titularidade de determinados investidores titulares das Notas (“Titulares das Notas”). Conforme divulgado anteriormente, a equitização foi implementada por meio da troca obrigatória de parte do valor do principal das Notas por Ações (inclusive na forma de ADRs, conforme definido abaixo) emitidas por meio da Oferta de Ações Preferenciais.

Os termos aqui iniciados em letra maiúscula e não definidos neste subitem “Oferta Pública Primária de Ações Preferenciais” deste item 12.9 do Formulário de Referência, deveram ter o significado a eles atribuído nos Fatos Relevantes, conforme aplicável.

12.9 Outras informações relevantes

Informações adicionais ao item 12.3 deste Formulário de Referência

EMISSIONES DA AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.:

Valor mobiliário	Debêntures Simples, não conversíveis em ações
Identificação do valor mobiliário	9ª Emissão de Debêntures da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Data de emissão	18/06/2018
Data de vencimento	20/02/2031
Quantidade de Debêntures	50.000
Valor nominal unitário R\$	10.000,00
Saldo Devedor em Aberto na Data de Encerramento do Último Exercício Social	R\$ 330.027.380
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	
Possibilidade de Resgate	Sim

Hipóteses de Resgate e Fórmula de Cálculo do Valor de Resgate

A Companhia poderá, a seu exclusivo critério e independentemente da vontade dos Debenturistas (conforme definido na Escritura de Emissão), a qualquer tempo a partir de 28 de janeiro de 2019, inclusive, observados os termos e condições estabelecidos na Escritura de Emissão, realizar o resgate antecipado facultativo da totalidade das Debêntures, com o consequente cancelamento das Debêntures, sendo vedado o resgate parcial ("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 (conforme definido na Escritura de Emissão) devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada *pro rata temporis* a partir da Data de Integralização (conforme definido na Escritura de Emissão) ou da Data de Pagamento da Remuneração (conforme definido na Escritura de Emissão) imediatamente anterior, conforme o caso, e (ii) de um prêmio *flat* conforme tabela abaixo e constante da Cláusula 4.12.1.3 da Escritura de Emissão, 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 ("Valor do Resgate Antecipado Facultativo").

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 Data de Vencimento (exclusive)	0,15%

Características dos valores mobiliários de dívida

Vencimento Antecipado: Observado o disposto na Cláusula 4.14. o Agente Fiduciário deverá considerar antecipadamente vencidas todas as obrigações constantes das Debêntures e da Escritura de Emissão e exigir o imediato

12.9 Outras informações relevantes

pagamento pela Emissora do Valor Nominal Unitário, ou saldo do Valor Nominal Unitário, das Debêntures, acrescido da Remuneração, calculada pro rata temporis, desde a Data de Integralização ou a última Data de Pagamento da Remuneração, conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, na ocorrência das hipóteses (cada uma, um "Evento de Vencimento Antecipado") descritas na Escritura de Emissão.

Remuneração: Entre a Data de Emissão (inclusive) e 09 de dezembro de 2020 (exclusive) 122,00% (cento e vinte e dois por cento) da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra-grupo ("Taxa DI" e "Remuneração 1"). Entre 09 de dezembro de 2020 (inclusive) e 18 de junho de 2022 (exclusive), 100,00% (cem por cento) da Taxa DI, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada e divulgada diariamente pela B3 no informativo diário disponível em sua página da internet (<http://www.b3.com.br>), capitalizada de uma sobretaxa de 3,00% (três por cento), expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por Dias Úteis decorridos desde a presente data ou a Data de Pagamento da Remuneração (conforme definido na Escritura de Emissão) imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento ("Remuneração 2"), segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (<http://www.cetip.com.br>). Entre 18 de junho de 2022 (inclusive) e 20 de junho de 2025 (exclusive), 100,00% (cem por cento) da Taxa DI, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada e divulgada diariamente pela B3 no informativo diário disponível em sua página da internet (<http://www.b3.com.br>), capitalizada de uma sobretaxa de 5,00% (cinco por cento), expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por Dias Úteis decorridos desde a presente data ou a Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento ("Remuneração 3"), segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (<http://www.cetip.com.br>). Entre 20 de junho de 2025 (inclusive) e a Data de Vencimento, 100,00% (cem por cento) da Taxa DI, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculada e divulgada diariamente pela B3 no informativo diário disponível em sua página da internet (<http://www.b3.com.br>) capitalizada de uma sobretaxa de 3,00% (três por cento), expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por dias úteis decorridos desde a presente data ou a Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento ("Remuneração").

Garantia: Em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da Companhia, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e da Escritura de Emissão e do "Instrumento Particular de Escritura da 10ª (décima) Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da 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." ("10ª Emissão"), foi constituída, pela Companhia, em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, cessão fiduciária dos direitos creditórios de titularidade da Emissora ("Garantia Real"), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA ("Direitos Creditórios"), que deverão representar, até a liquidação integral do valor total da 9ª emissão e do valor total da 10ª 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 10ª emissão, ("Valor Mínimo", "Créditos Cedidos Fiduciariamente" e "Cessão Fiduciária" respectivamente). A Garantia Real foi formalizada por meio da celebração do Contrato de Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios em Garantia, sob Condição Suspensiva e Outras Avenças, entre a Emissora e o Agente Fiduciário ("Contrato de Cessão Fiduciária") e do "Aditamento ao Contrato de Constituição de Cessão Fiduciária em Garantia de Direitos Creditórios e Outras Avenças", celebrado entre a Emissora, o Banco do Brasil S.A., inscrito no CNPJ/ME sob o nº 00.000.000/001-91 e o Agente Fiduciário ("1º Aditamento ao Contrato de Cessão Fiduciária"), e constituída mediante o registro do Contrato de Cessão Fiduciária nos competentes Cartórios de

12.9 Outras informações relevantes

Registro de Títulos e Documentos da Cidade de Barueri, Estado de São Paulo e da Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, conforme disposto na Cláusula 2.4 da Escritura de Emissão. Conforme termos previstos no Contrato de Cessão Fiduciária, o montante dos Direitos Creditórios que exceder o Valor Mínimo está desonerado da Cessão Fiduciária e poderá ser utilizado e/ou onerado livremente pela Companhia.

Eventuais Restrições Impostas ao Emissor em Relação:

Distribuição de Dividendos: Pagamento de dividendos pela Companhia 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 da Companhia, caso a Companhia esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos da 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.

Alienação Fiduciária de Determinados Ativos: Não há.

Contratação de Novas Dívidas: Não há.

Emissão de Novos Valores Mobiliários: A Companhia não realizará outra oferta pública da mesma espécie de valores mobiliários dentro do prazo de 4 (quatro) meses contados da data do encerramento da Emissão, a menos que a nova oferta seja submetida a registro na CVM.

Realização de Operações Societárias Envolvendo o Emissor, seus Controladores ou Controladas: Cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da Companhia, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a Companhia mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a Companhia e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da Companhia por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante de tal reestruturação societária assuma expressamente as obrigações decorrentes das Debêntures;

Agente Fiduciário, indicando os principais termos do contrato: Pentágono S.A. Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários, cujos direitos e obrigações estabelecidos na Escritura de Emissão são aqueles constantes da Resolução CVM nº 17, de 09 de fevereiro de 2021.

Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários

Todas as deliberações a serem tomadas em assembleia geral de Debenturistas (inclusive aquelas relativas à renúncia ou ao perdão temporário de obrigações previstas na Escritura de Emissão) dependerão de aprovação de Debenturistas representando, no mínimo, a maioria das Debêntures em Circulação, exceto: (i) pelo quórum expressamente previsto em outras cláusulas da Escritura de Emissão; (ii) as alterações, que deverão ser aprovadas por Debenturistas representando, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em Circulação, quais sejam: (a) das disposições acerca do quórum específico, conforme disposto na Cláusula 11.6.1 da Escritura de Emissão; (b) de quaisquer quóruns previstos na Escritura de Emissão; (c) da remuneração, exceto pelo disposto na Cláusula 7.32 da Escritura de Emissão; (d) de quaisquer datas de pagamento de quaisquer valores previstos na Escritura de Emissão; (e) do prazo de vigência das Debêntures; (f) das disposições relativas à convertibilidade das Debêntures; (g) das espécies de Debêntures; (h) de quaisquer Garantias Debêntures; (i) da criação de evento de repactuação; (j) da criação de disposições relativas à resgate antecipado facultativo; (k) da criação de disposições relativas a amortizações extraordinárias facultativas; (l) das disposições relativas à Oferta Facultativa de Resgate Antecipado; ou (m) da redação de qualquer Evento de Inadimplemento.

12.9 Outras informações relevantes

Outras características relevantes	Título renegociado em setembro/2025, nos termos do 8º aditamento à Escritura de Emissão. A Companhia obteve <i>waiver</i> para os <i>covenants</i> financeiros referentes ao exercício de 2025.								
Valor mobiliário	Debêntures Simples, não conversíveis em ações								
Identificação do valor mobiliário	10ª Emissão de Debêntures da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.								
Data de emissão	20/12/2018								
Data de vencimento	20/02/2031								
Quantidade de Debêntures	20.000								
Valor nominal unitárioR\$	10.000,00								
Saldo Devedor em Aberto na Data de Encerramento do Último Exercício Social	R\$ 131.919.356								
Restrição a circulação	Não								
Conversibilidade	Não								
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social									
Possibilidade de Resgate	Sim								
Hipóteses de Resgate e Fórmula de Cálculo do Valor de Resgate	A Companhia poderá, a seu exclusivo critério e independentemente da vontade dos Debenturistas a qualquer tempo a partir de 20 de junho de 2020, inclusive, observados os termos e condições estabelecidos na Escritura de Emissão, realizar o resgate antecipado facultativo da totalidade das Debêntures, com o consequente cancelamento das Debêntures, sendo vedado o resgate parcial ("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 (conforme definido na Escritura de Emissão) devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada <i>pro rata temporis</i> a partir da Data de Integralização (conforme definido na Escritura de Emissão) ou da Data de Pagamento da Remuneração (conforme definido na Escritura de Emissão) imediatamente anterior, conforme o caso, e (ii) de um prêmio <i>flat</i> conforme tabela constante da Cláusula 4.12.1.3. da Escritura de Emissão, incidente sobre o Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário a ser resgatado, conforme o caso, acrescido da Remuneração, calculada <i>pro rata temporis</i> desde a Data de Integralização ou a data de pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento ("Valor do Resgate Antecipado Facultativo"). <table border="1"> <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 a Data de Vencimento (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 a Data de Vencimento (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 a Data de Vencimento (exclusive)	0,15%								
Características dos valores mobiliários de dívida	Vencimento Antecipado: Observado o disposto na Cláusula 4.14, o Agente Fiduciário deverá considerar antecipadamente vencidas todas as obrigações constantes das Debêntures e da Escritura de Emissão e exigir o imediato pagamento pela Emissora do Valor Nominal Unitário, ou saldo do Valor Nominal Unitário, das Debêntures, acrescido da Remuneração, calculada <i>pro</i>								

12.9 Outras informações relevantes

rata temporis, desde a Data de Integralização ou a última Data de Pagamento da Remuneração, conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, na ocorrência das hipóteses (cada uma, um "Evento de Vencimento Antecipado") descritas na Escritura de Emissão.

Remuneração: Entre a Data de Emissão (inclusive) e 9 de dezembro de 2020 (exclusive) 116,90% (cento e dezesseis inteiros e noventa centésimos por cento) da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra-grupo ("Taxa DI" e "Remuneração 1"). Entre 9 de dezembro de 2020 (inclusive) e 20 de junho de 2022 (exclusive), 100,00% (cem por cento) da Taxa DI, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada e divulgada diariamente pela B3 no informativo diário disponível em sua página da internet (<http://www.b3.com.br>), capitalizada de uma sobretaxa de 3,00% (três por cento), expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por Dias Úteis decorridos desde a presente data ou a Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento ("Remuneração 2"), segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (<http://www.cetip.com.br>). Entre 20 de junho de 2022 (inclusive) e 20 de junho de 2025 (exclusive), 100,00% (cem por cento) da Taxa DI, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada e divulgada diariamente pela B3 no informativo diário disponível em sua página da internet (<http://www.b3.com.br>), capitalizada de uma sobretaxa de 5,00% (cinco por cento), expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por Dias Úteis decorridos desde a presente data ou a Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento ("Remuneração 3"), segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (<http://www.cetip.com.br>). Entre 20 de junho de 2025 (inclusive) e a Data de Vencimento, 100,00% (cem por cento) da Taxa DI, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculada e divulgada diariamente pela B3 no informativo diário disponível em sua página da internet (<http://www.b3.com.br>). capitalizada de uma sobretaxa de 3,00% (três por cento), expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por dias úteis decorridos desde a presente data ou a Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento ("Remuneração").

Garantia: Em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da Companhia, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e da Escritura de Emissão, foi constituída, pela Companhia 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 da Companhia ("9ª Emissão" e "Garantia Real", respectivamente), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA ("Cessão Fiduciária"). Em garantia das obrigações assumidas na 9ª Emissão e na presente Emissão, a Cessão Fiduciária deverá representar, no mínimo, a soma de (i) 1/3 (um terço) do saldo devedor da 9ª Emissão; e (ii) 1/3 (um terço) do saldo devedor da presente Emissão ("Valor Mínimo" e "Créditos Cedidos Fiduciariamente", respectivamente). 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. Após a liquidação integral da 9ª Emissão a Garantia Real será exclusivamente em favor dos Debenturistas desta Emissão. A Garantia Real foi formalizada por meio da celebração do "Aditamento ao Contrato de Constituição de Cessão Fiduciária em Garantia de Direitos Creditórios e Outras Avenças", entre a Companhia, o Banco do Brasil S.A. e o Agente Fiduciário ("Contrato de Cessão Fiduciária"), que foi registrado nos competentes Cartórios de Registro de Títulos e Documentos da Cidade de Barueri, Estado de São Paulo e da Cidade de São Paulo, conforme disposto na Cláusula 2.4 da Escritura de Emissão.

Eventuais Restrições Impostas ao Emissor em Relação:

12.9 Outras informações relevantes

Distribuição de Dividendos: Pagamento de dividendos pela Companhia 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 Companhia, caso a Companhia 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.

Alienação Fiduciária de Determinados Ativos: Não há.

Contratação de Novas Dívidas: Não há.

Emissão de Novos Valores Mobiliários: A Companhia não realizará outra oferta pública da mesma espécie de valores mobiliários dentro do prazo de 4 (quatro) meses contados da data do encerramento da Emissão, a menos que a nova oferta seja submetida a registro na CVM.

Realização de Operações Societárias Envolvendo o Emissor, seus Controladores ou Controladas: Cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da Companhia, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a Companhia 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 Companhia e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da Companhia por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante de tal reestruturação societária assuma expressamente as obrigações decorrente das Debêntures.

Agente Fiduciário, indicando os principais termos do contrato: Pentágono S.A. Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários, cujos direitos e obrigações estabelecidos na Escritura de Emissão são aqueles constantes da Resolução CVM nº 17, de 09 de fevereiro de 2021.

Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários

Todas as deliberações a serem tomadas em assembleia geral de Debenturistas (inclusive aquelas relativas à renúncia ou ao perdão temporário de obrigações previstas na Escritura de Emissão) dependerão de aprovação de Debenturistas representando, no mínimo, a maioria das Debêntures em Circulação, exceto: (i) pelo quórum expressamente previsto em outras cláusulas da Escritura de Emissão; (ii) as alterações, que deverão ser aprovadas por Debenturistas representando, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) das Debêntures em Circulação, quais sejam: (a) das disposições acerca do quórum específico, conforme disposto na Cláusula 11.6.1 da Escritura de Emissão; (b) de quaisquer quóruns previstos na Escritura de Emissão; (c) da remuneração, exceto pelo disposto na Cláusula 7.32 da Escritura de Emissão; (d) de quaisquer datas de pagamento de quaisquer valores previstos na Escritura de Emissão; (e) do prazo de vigência das Debêntures; (f) das disposições relativas à convertibilidade das Debêntures; (g) das espécies de Debêntures; (h) de quaisquer Garantias Debêntures; (i) da criação de evento de repactuação; (j) da criação de disposições relativas à resgate antecipado facultativo; (k) da criação de disposições relativas a amortizações extraordinárias facultativas; (l) das disposições relativas à Oferta Facultativa de Resgate Antecipado; ou (m) da redação de qualquer Evento de Inadimplemento.

Outras características relevantes

Título renegociado em setembro/2025, nos termos do 7º aditamento da Escritura de Emissão.

A Companhia obteve *waiver* para os *covenants* financeiros referentes ao exercício de 2025

12.9 Outras informações relevantes

Informações adicionais ao item 12.6 deste Formulário de Referência

A NYSE notificou que, em razão do início do processo voluntário de reestruturação nos Estados Unidos, sob o *Chapter 11 of the United States Bankruptcy Code*, em 28 de maio de 2025, decidiu suspender a negociação das *American Depositary Receipts* da Companhia (as "ADSs") e solicitou à SEC o cancelamento da listagem dos ADSs. Trata-se de procedimento usual após a realização do protocolo sob o *Chapter 11*, de acordo com a Seção 802.01D do Manual de Empresas Listadas da NYSE (*NYSE Listed Company Manual*). A Companhia não recorreu da decisão da NYSE, por não considerar que o cancelamento da listagem dos ADSs afetará as operações ou os negócios da Companhia.

Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias e Preferenciais, com Bônus de Subscrição:

Conforme divulgado no fato relevante da Companhia disponibilizado no site da CVM em 22 de dezembro de 2025 ("Fato Relevante da Primeira Oferta Pública"), foi protocolado perante a CVM, em 22 de dezembro de 2025, mediante aprovação em reunião do Conselho de Administração, pedido de registro de oferta pública de distribuição primária de 723.861.340.715 novas ações ordinárias ("Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública") e de 723.861.340.715 novas ações preferenciais ("Ações Preferenciais" e, quando em conjunto com as Ações Ordinárias, "Ações da Primeira Oferta Pública") de emissão da Companhia, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames ("1ª Emissão"), com a atribuição de bônus de subscrição como vantagem adicional gratuita aos subscritores ("Bônus de Subscrição"), destinada exclusivamente aos Acionistas (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública), no âmbito da Oferta Prioritária (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública), e a investidores profissionais, conforme definido nos artigos 11 e 13 da Resolução da CVM nº 30, incluindo investidores institucionais e não institucionais, no âmbito da Oferta Institucional (conforme definido no Fato Relevante), realizada no Brasil, em mercado de balcão não organizado, sob o rito automático de registro perante a CVM, nos termos do artigo 26, inciso II, alínea "(a)", da Resolução da CVM nº 160, com colocação privada das Ações e do Bônus de Subscrição no exterior ("Primeira Oferta Pública").

No âmbito da Oferta Prioritária da Primeira Oferta Pública, foram subscritas e integralizadas Ações da Primeira Oferta Pública em cestas de Ações da Primeira Oferta Pública em quantidade correspondente a (i) 1.000.000 de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública ("Cestas de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública") ou (ii) 10.000 Ações Preferenciais ("Cestas de Ações Preferenciais") e, em conjunto com as Cestas de Ações Ordinárias, "Cestas de Ações da Primeira Oferta Pública", não tendo sido aceitos, na Oferta Prioritária da Primeira Oferta Pública, quaisquer pedidos de subscrição prioritária de Ações da Primeira Oferta Pública que não observassem essa condição, isto é, não representassem pelo menos um múltiplo inteiro de Cestas de Ações. Assim, na Oferta Prioritária da Primeira Oferta Pública, somente foram considerados válidos os pedidos que compreendessem Ações da Primeira Oferta Pública representativas de pelo menos um múltiplo inteiro de Cestas de Ações da Primeira Oferta Pública, conforme estabelecido no âmbito da Primeira Oferta Pública. No âmbito da Oferta Institucional da Primeira Oferta Pública, foram subscritas e integralizadas Ações da Primeira Oferta Pública em lotes padrão de negociação de Ações da Primeira Oferta Pública em quantidade correspondente a (i) 1.000.000 de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública ("Lote de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública") ou (ii) 10.000 de Ações Preferenciais ("Lote de Ações Preferenciais" e, em conjunto com o Lote de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública, "Lotes de Ações da Primeira Oferta Pública"), não tendo sido aceitos, na Oferta Institucional da Primeira Oferta Pública, quaisquer pedidos de subscrição que não observassem essa condição, isto é, não representassem pelo menos um múltiplo inteiro de Lotes de Ações da Primeira Oferta Pública. Assim, na Oferta Institucional da Primeira Oferta Pública, somente foram consideradas válidas as ordens que compreendessem Ações da Primeira Oferta Pública representativas de um Lote de Ação da Primeira Oferta Pública, conforme estabelecido no âmbito da Primeira Oferta Pública.

No âmbito da Primeira Oferta Pública, os Investidores Profissionais e os Acionistas receberam, como vantagem adicional gratuita, 1 (um) Bônus de Subscrição para cada 1 (uma) Ação da Primeira Oferta Pública subscrita e integralizada. Cada 1 (um) Bônus de Subscrição conferiu ao seu titular o direito de subscrever 23,08 novas ações ordinárias ou 15,54 novas ações preferenciais, conforme aplicável, pelo preço de exercício de R\$0,00006655 por cada 1 (uma) ação, seja ordinária ou preferencial, durante o Período de Exercício (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública). Dessa forma, o montante total da Primeira Oferta Pública foi de R\$7.441.550.992,27, considerando o montante total de R\$97.915.144,64 com base no Preço por Ação Ordinária (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública) e o montante total de R\$7.343.635.847,63 considerando o Preço por Ação Preferencial (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública). Os demais termos e condições dos Bônus de Subscrição estão descritos no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública.

Em 14 de janeiro de 2026, o Conselho de Administração da Companhia aprovou o reconhecimento do exercício de 451.672.727.483 Bônus de Subscrição de ações preferenciais, que ensejaram a emissão de 7.018.994.185.085 novas ações preferenciais, e 450.209.972.026 Bônus de Subscrição de ações ordinárias, que ensejaram a emissão de 10.390.846.154.360 novas ações ordinárias de emissão da

12.9 Outras informações relevantes

Companhia, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, pelo preço de exercício de R\$0,00006655 por cada 1 (uma) ação, seja ordinária ou preferencial.

Os termos aqui iniciados em letra maiúscula e não definidos neste subitem “*Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias e Preferenciais, com Bônus de Subscrição*” deste item 12.9 do Formulário de Referência, deverão ter o significado a eles atribuídos no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública.

Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias:

Conforme divulgado nos fatos relevantes da Companhia disponibilizados no site da CVM em 3 de fevereiro de 2026 e em 18 de fevereiro de 2026 (“Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública”), foi realizada, mediante aprovação em Reunião do Conselho de Administração realizada em 2 de fevereiro de 2026, a oferta pública de distribuição primária de novas ações ordinárias de emissão da Companhia (“Ações”), nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames (“Emissão”), destinada exclusivamente aos Acionistas (conforme definido nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública), no âmbito da Oferta Prioritária (conforme definido abaixo), e a investidores profissionais, conforme definido nos artigos 11 e 13 da Resolução da Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”) nº 30, de 11 de maio de 2021 (“Resolução CVM 30”) e “Investidores Profissionais”), no âmbito da Oferta Institucional (conforme definido nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública), realizada na República Federativa do Brasil (“Brasil”), em mercado de balcão não organizado, sob o rito automático de registro perante a CVM, nos termos do artigo 26, inciso II, alínea “(a)” da Resolução CVM nº 160, de 13 de julho de 2022, conforme alterada (“Resolução CVM 160”), com a colocação privada das Ações no exterior (“Oferta” ou “Segunda Oferta Pública”). Os termos aqui iniciados em letra maiúscula e não definidos neste subitem “*Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias*” deste item 12.9 do Formulário de Referência, deverão ter o significado a eles atribuídos nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública.

Em 18 de fevereiro de 2026, no âmbito da Oferta, foi aprovado, em reunião do Conselho de Administração da Companhia (“RCA de Homologação”): (i) o efetivo aumento do capital social da Companhia dentro do limite do capital autorizado previsto no seu Estatuto Social; bem como (ii) a sua homologação, mediante a emissão de 45.477.707.683.900 novas Ações, ao preço por Ação de R\$0,000109656646388772000 (“Preço por Ação”), perfazendo, portanto, o montante total da Oferta de R\$4.987.045.576,68, não tendo sido verificada a distribuição parcial das Ações, nos termos dos artigos 73 e 74 da Resolução CVM 160.

A Segunda Oferta Pública ocorre no contexto do plano de reestruturação da Companhia nos Estados Unidos da América (“Estados Unidos”), sob o *Chapter 11* do *United States Bankruptcy Code* (“Reestruturação”), com o objetivo de captar novos recursos e também facultar a capitalização de créditos oriundos do financiamento DIP (*Debtor in Possession*, “DIP”) concedido no contexto do referido processo de Reestruturação, em ambos os casos visando suportar a implementação do plano aprovado no âmbito da Reestruturação (“Plano”). A Companhia celebrou compromissos de investimento (em conjunto, os “Compromissos de Investimento”) para assegurar a viabilidade e a concretização da captação, incluindo: (i) o “*Backstop Commitment Agreement*”, datado de 31 de julho de 2025, celebrado entre a Companhia, as demais devedoras nele referidas e os investidores compromitentes nele indicados (“Investidores Compromitentes” e “BCA”, respectivamente); e (ii) o compromisso de investimento entre a Companhia e a United Airlines, Inc. (“United”). Nos termos desses acordos, sujeito ao cumprimento (ou dispensa, conforme o caso) das condições neles previstas, (a) a United assumiu o compromisso de subscrever Ações no contexto da Oferta, no montante total de US\$100.000.000,00, sujeita à obtenção da aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (“CADE”), a qual foi obtida em 11 de fevereiro de 2026; e (b) os Investidores Compromitentes assumiram, individualmente e não solidariamente, o compromisso de subscrever Ações no montante líquido total de até US\$750.750.000,00, com incremento de US\$ 101.500.000,00 por determinados Investidores Compromitentes.

Nos termos do Plano, as Ações também foram subscritas por determinados detentores (“Titulares das Notas 1L e 2L”) das *Senior Notes* de cupom de 11,930%, com vencimento em 2028 (“Notas 1L”) e das *Senior Notes* de cupom de 11,500%, com vencimento em 2029 e de cupom de 10,875%, com vencimento em 2030 (“Notas 2L”) e, em conjunto com as Notas 1L, “Notas”), emitidas pela Azul Secured Finance LLP, cujos respectivos créditos foram capitalizados por meio da Primeira Oferta Pública e que, portanto, passaram a ter como ativo subjacente ações da Companhia, após a entrega das Notas de que são titulares por meio do *Depository Trust Company’s* (“DTC”) *Atomates Tender Offer Program* (“ATOP”) e mediante o pagamento do Preço por Ação. Além disso, os Titulares das Notas 1L e 2L detentores das *Senior Secured Notes* de cupom de 15.000%, com vencimento em 2026, emitidas a título de financiamento DIP no contexto da Reestruturação (“Notas DIP”) participaram da Oferta Institucional e integralizaram as Ações que subscreveram em moeda corrente ou com créditos existentes e derivados das Notas DIP contra a Companhia.

Em 12 de fevereiro de 2026, foi realizada a Assembleia Geral Extraordinária da Companhia, que aprovou, dentre outras matérias, o grupamento da totalidade das ações ordinárias de emissão da Companhia, na

12.9 Outras informações relevantes

proporção de 75 ações para 1 ação (fator de grupamento), sem modificação do valor do capital social da Companhia (“Grupamento”). O Grupamento foi concluído antes da Data de Liquidação (conforme definido nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública) e, dessa forma, as Cestas de Ações e os Lotes de Ações serão entregues aos Acionistas e aos Investidores Profissionais, respectivamente, considerando o Grupamento no fator acima mencionado. Nesse sentido, os acionistas que subscreveram Cestas de Ações no âmbito da Oferta Prioritária receberão, após o Grupamento, 1.727.900 ações por Cesta de Ações.

Os termos aqui iniciados em letra maiúscula e não definidos neste subitem “*Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias*” deste item 12.9 do Formulário de Referência, deveram ter o significado a eles atribuídos no Fato Relevante da Segunda Oferta Pública.

13.1 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário	Cargo do responsável	Status	Justificativa
John Peter Rodgerson	Diretor Presidente	Alterado	
Antonio Carlos Garcia	Diretor de Relações com Investidores	Alterado	

13.1 Declaração do diretor presidente

13.1. Declaração individual 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/MF sob o nº 233.337.188-98, com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, na qualidade de Diretor-Presidente da Azul S.A., sociedade anônima de capital aberto, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.305.994/0001-29, com registro na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP sob o NIRE 35.300.361.130, e na CVM sob o nº 24112, vem, para todos os fins e efeitos de direito, declarar que:

- i. Revisou o formulário de referência da Companhia, a ser arquivado junto à CVM nesta data;
- ii. Todas as informações contidas no formulário de referência atendem ao disposto na Resolução CVM nº 80, de 29 de março de 2022, em especial nos artigos 15 a 20; e que
- iii. As informações nele contidas retratam de modo verdadeiro, preciso e completo as atividades da Companhia e dos riscos inerentes às suas atividades.

Sendo o suficiente para o momento e com votos de elevada estima, firma-se a presente.

DocuSigned by
JOHN PETER RODGERSON
Signed By: JOHN PETER RODGERSON/2333371888
CPF: 2333371888
Signing Time: 2025.02.05 13:24:14 BRT
O: ICP-Brasil, OU: Certificado Digital PF A1
C: BR
Serial: AC:039a9e10 Multiple
4087882031245A

John Peter Rodgerson
Diretor Presidente da Azul S.A.

13.1 Declaração do diretor de relações com investidores

13.1. Declaração individual do Diretor de Relações com Investidores, atestando que:

DECLARAÇÃO

Antonio Carlos Garcia, brasileiro, casado, administrador, portador da cédula de identidade RG nº 11.966.050, emitida pela SSP/SP, inscrito no CPF/MF sob o nº 064.689.558-31, com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, na qualidade de Diretor Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores da Azul S.A., sociedade anônima de capital aberto, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.305.994/0001-29, com registro na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP sob o NIRE 35.300.361.130, e na CVM sob o nº 24112, vem, para todos os fins e efeitos de direito, declarar que:

- i. Revisou o formulário de referência da Companhia, a ser arquivado junto à CVM nesta data;
- ii. Todas as informações contidas no formulário de referência atendem ao disposto na Resolução CVM nº 80, de 29 de março de 2022, em especial nos artigos 15 a 20; e que
- iii. As informações nele contidas retratam de modo verdadeiro, preciso e completo as atividades da Companhia e dos riscos inerentes às suas atividades.

Sendo o suficiente para o momento e com votos de elevada estima, firma-se a presente.

DocuSigned by
Antonio Carlos Garcia
Signed By: ANTONIO CARLOS GARCIA(3648895083)
CPF: 06468955831
Signing Time: 27/05/2024 11:54:03 BRT
O: ICP-Brasil, OU: Certificado Digital PF A1
C: BR
Serial: A2, SyntekID: N/A, N/A
D4E587BA222648B

Antonio Carlos Garcia

Diretor Vice-Presidente Financeiro e
Diretor de Relações com Investidores da Azul S.A.

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

Documento não preenchido.