Índice

1. Responsáveis Pelo Formulário

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

2. Auditores Independentes

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

3. Informações Financ. Selecionadas

3.1 - Informações Financeiras 7
3.2 - Medições Não Contábeis 8
3.3 - Eventos Subsequentes às Últimas Demonstrações Financeiras 11
3.4 - Política de Destinação Dos Resultados 12
3.5 - Distribuição de Dividendos E Retenção de Lucro Líquido 15
3.6 - Declaração de Dividendos À Conta de Lucros Retidos ou Reservas 16
3.7 - Nível de Endividamento 17
3.8 - Obrigações 18
3.9 - Outras Informações Relevantes 19

4. Fatores de Risco

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco 20
4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado 71
4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes 74
4.4 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos Cujas Partes Contrárias Sejam Administradores, Ex-administradores, Controladores, Ex-controladores ou Investidores 85
4.5 - Processos Sigilosos Relevantes 86
4.6 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Repetitivos ou Conexos, Não Sigilosos E Relevantes em Conjunto 87
4.7 - Outras Contingências Relevantes 91
4.8 - Regras do País de Origem e do País em Que os Valores Mobiliários Estão Custodiados 92

Índice

5. Gerenciamento de Riscos E Controles Internos

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos 93

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado 95

5.3 - Descrição Dos Controles Internos 99

5.4 - Programa de Integridade 102

5.5 - Alterações significativas 105

5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e controles internos 106

6. Histórico do Emissor

6.1 / 6.2 / 6.4 - Constituição do Emissor, Prazo de Duração E Data de Registro na Cvm 107

6.3 - Breve Histórico 108

6.5 - Informações de Pedido de Falência Fundado em Valor Relevante ou de Recuperação Judicial ou Extrajudicial 110

6.6 - Outras Informações Relevantes 111

7. Atividades do Emissor

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas 112

7.1.a - Informações específicas de sociedades de economia mista 132

7.2 - Informações Sobre Segmentos Operacionais 133

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais 135

7.4 - Clientes Responsáveis Por Mais de 10% da Receita Líquida Total 179

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades 180

7.6 - Receitas Relevantes Provenientes do Exterior 199

7.7 - Efeitos da Regulação Estrangeira Nas Atividades 200

7.8 - Políticas Socioambientais 201

7.9 - Outras Informações Relevantes 203

8. Negócios Extraordinários

8.1 - Negócios Extraordinários 204

8.2 - Alterações Significativas na Forma de Condução Dos Negócios do Emissor 205

8.3 - Contratos Relevantes Celebrados Pelo Emissor E Suas Controladas Não Diretamente Relacionados Com Suas Atividades Operacionais 206

Índice

8.4 - Outras Inf. Relev. - Negócios Extraord. 207

9. Ativos Relevantes

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes - Outros 208

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.a - Ativos Imobilizados 209

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.b - Ativos Intangíveis 210

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades 212

9.2 - Outras Informações Relevantes 217

10. Comentários Dos Diretores

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais 218

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro 280

10.3 - Eventos Com Efeitos Relevantes, Ocorridos E Esperados, Nas Demonstrações Financeiras 285

10.4 - Mudanças Significativas Nas Práticas Contábeis - Ressalvas e Ênfases no Parecer do Auditor 286

10.5 - Políticas Contábeis Críticas 288

10.6 - Itens Relevantes Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras 299

10.7 - Comentários Sobre Itens Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras 300

10.8 - Plano de Negócios 301

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante 303

11. Projeções

11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas 307

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas 309

12. Assembléia E Administração

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa 312

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais 323

12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração 329

12.4 - Descrição da Cláusula Compromissória Para Resolução de Conflitos Por Meio de Arbitragem 331

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal 332

12.7/8 - Composição Dos Comitês 338

Índice

12.9 - Existência de Relação Conjugal, União Estável ou Parentesco Até O 2º Grau Relacionadas A Administradores do Emissor, Controladas E Controladores 341

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros 342

12.11 - Acordos, Inclusive Apólices de Seguros, Para Pagamento ou Reembolso de Despesas Suportadas Pelos Administradores 356

12.12 - Outras informações relevantes 357

13. Remuneração Dos Administradores

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária 359

13.2 - Remuneração Total do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal 364

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal 367

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária 369

13.5 - Remuneração Baseada em Ações 385

13.6 - Opções em Aberto 391

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues 392

13.8 - Precificação Das Ações/opções 394

13.9 - Participações Detidas Por Órgão 399

13.10 - Informações Sobre Planos de Previdência Conferidos Aos Membros do Conselho de Administração E Aos Diretores Estatutários 400

13.11 - Remuneração Individual Máxima, Mínima E Média do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária E do Conselho Fiscal 401

13.12 - Mecanismos de Remuneração ou Indenização Para os Administradores em Caso de Destituição do Cargo ou de Aposentadoria 402

13.13 - Percentual na Remuneração Total Detido Por Administradores E Membros do Conselho Fiscal Que Sejam Partes Relacionadas Aos Controladores 403

13.14 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal, Agrupados Por Órgão, Recebida Por Qualquer Razão Que Não A Função Que Ocupam 404

13.15 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal Reconhecida no Resultado de Controladores, Diretos ou Indiretos, de Sociedades Sob Controle Comum E de Controladas do Emissor 405

13.16 - Outras Informações Relevantes 406

14. Recursos Humanos

14.1 - Descrição Dos Recursos Humanos 408

14.2 - Alterações Relevantes - Recursos Humanos 409

14.3 - Descrição da Política de Remuneração Dos Empregados 410

Índice

14.4 - Descrição Das Relações Entre O Emissor E Sindicatos 412

14.5 - Outras Informações Relevantes - Recursos Humanos 413

15. Controle E Grupo Econômico

15.1 / 15.2 - Posição Acionária 415

15.3 - Distribuição de Capital 419

15.4 - Organograma Dos Acionistas E do Grupo Econômico 420

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte 421

15.6 - Alterações Relevantes Nas Participações Dos Membros do Grupo de Controle E Administradores do Emissor 426

15.7 - Principais Operações Societárias 427

15.8 - Outras Informações Relevantes - Controle E Grupo Econômico 433

16. Transações Partes Relacionadas

16.1 - Descrição Das Regras, Políticas E Práticas do Emissor Quanto À Realização de Transações Com Partes Relacionadas 434

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas 435

16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado 452

16.4 - Outras Informações Relevantes - Transações Com Partes Relacionadas 454

17. Capital Social

17.1 - Informações Sobre O Capital Social 455

17.2 - Aumentos do Capital Social 456

17.3 - Informações Sobre Desdobramentos, Grupamentos E Bonificações de Ações 469

17.4 - Informações Sobre Reduções do Capital Social 470

17.5 - Outras Informações Relevantes 471

18. Valores Mobiliários

18.1 - Direitos Das Ações 472

18.2 - Descrição de Eventuais Regras Estatutárias Que Limitem O Direito de Voto de Acionistas Significativos ou Que os Obriguem A Realizar Oferta Pública 474

18.3 - Descrição de Exceções E Cláusulas Suspensivas Relativas A Direitos Patrimoniais ou Políticos Previstos no Estatuto 475

Índice

18.4 - Volume de Negociações E Maiores E Menores Cotações Dos Valores Mobiliários Negociados 476

18.5 - Outros Valores Mobiliários Emitidos no Brasil 477

18.5.a - Número de Titulares de Valores Mobiliários 479

18.6 - Mercados Brasileiros em Que Valores Mobiliários São Admitidos À Negociação 480

18.7 - Informação Sobre Classe E Espécie de Valor Mobiliário Admitida À Negociação em Mercados Estrangeiros 481

18.8 - Títulos Emitidos no Exterior 482

18.9 - Ofertas Públicas de Distribuição 484

18.10 - Destinação de Recursos de Ofertas Públicas 485

18.11 - Ofertas Públicas de Aquisição 486

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários 487

19. Planos de Recompra/tesouraria

19.1 - Informações Sobre Planos de Recompra de Ações do Emissor 494

19.2 - Movimentação Dos Valores Mobiliários Mantidos em Tesouraria 495

19.3 - Outras Inf. Relev. - Recompra/tesouraria 497

20. Política de Negociação

20.1 - Informações Sobre A Política de Negociação de Valores Mobiliários 498

20.2 - Outras Informações Relevantes 499

21. Política de Divulgação

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações 500

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas 502

21.3 - Administradores Responsáveis Pela Implementação, Manutenção, Avaliação E Fiscalização da Política de Divulgação de Informações 504

21.4 - Outras Informações Relevantes 505

1.0 - Identificação dos responsáveis

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário	**John Peter Rodgerson**
Cargo do responsável	Diretor Presidente

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário	**Alexandre Wagner Malfitani**
Cargo do responsável	Diretor de Relações com Investidores

1.1 – Declaração do Diretor Presidente

DECLARAÇÃO

John Peter Rodgerson, norte-americano, casado, administrador, portador da cédula de identidade RNE nº V55884-M (CGPI/DIREX/DPF), inscrito no CPF/ME sob o nº 233.337.188-98, com endereço comercial na Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Ed. Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, na qualidade de Diretor Presidente da Azul S.A., DECLARA que:

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

Barueri, 28 de maio de 2020.

John Peter Rodgerson
Diretor Presidente

1.2 - Declaração do Diretor de Relações Com Investidores

DECLARAÇÃO

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

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

Barueri, 28 de maio de 2020.

Alexandre Wagner Malfitani
Diretor de Relações com Investidores

2.1/2.2 - Identificação E Remuneração Dos Auditores

Possui auditor?	SIM
Código CVM	471-5
Tipo auditor	Nacional
Nome/Razão social	Ernst & Young Auditores Independentes S.S.
CPF/CNPJ	61.366.936/0001-25
Data Início	01/01/2013
Descrição do serviço contratado	Foram realizados os seguintes serviços: (i) Serviços de auditoria das demonstrações financeiras individuais e consolidadas relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, com a emissão de relatório sobre as referidas demonstrações, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as normas internacionais de contabilidade International Finacial Reportings Standards (“IFRS”), emitidas pelo International Accounting Standards Board (“IASB”). (ii) Revisão das informações trimestrais (“ITR”) relativas aos períodos findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2019, com emissão de relatório de revisão sobre tais informações trimestrais. (iii) Outros serviços referentes à realização de trabalho de “Procedimentos Pré-Acordados” sobre a memória de cálculo preparada pela Companhia contendo a determinação do valor presente líquido das operações de sublease com as empresas Breeze e LOT, e no que diz respeito ao modelo econômico do E1-E2.
Montante total da remuneração dos auditores independentes segregado por serviço	Não foram prestados outros serviços que não tivessem relação com os serviços de auditoria independente. A remuneração total dos auditores independentes relativa ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2019, para os trabalhos de auditoria e revisão das demonstrações financeiras foi de R$ 4.610 mil, para o trabalho de “Procedimentos Pré-Acordados foi de R$ 95 mil. A remuneração total dos auditores independentes relativas aos serviços prestados até 31 de dezembro de 2019 foi de R$ 4.705 mil.
Justificativa da substituição	Não aplicável.
Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa do emissor	Não aplicável.

Nome responsável técnico	DATA_INICIO_ATUACAO	CPF	Endereço
Anderson Pascoal Constantino	17/07/2018	190.900.228-30	Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: anderson.p.constantino@br.ey.com
Elton Flávio Ribeiro	06/11/2017	215.243.688-14	Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: elton.ribeiro@br.ey.com

Julio Braga Pinto	01/01/2013	801.324.806-20	Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: julio.b.pinto@br.ey.com
Marcio Donizete Berstecher	28/10/2019	150.000.128-79	Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: marcio.d.berstecher@br.ey.com

2.3 - Outras Informações Relevantes

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

3.1 - Informações Financeiras - Consolidado

(Reais)	Exercício social (31/12/2019)	Exercício social (31/12/2018)	Exercício social (31/12/2017)
Patrimônio Líquido	-3.519.174.000,00	-1.150.038.000,00	-390.971.000,00
Ativo Total	19.197.490.000,00	16.094.398.000,00	13.917.116.000,00
Rec. Liq./Rec. Intermed. Fin./Prem. Seg. Ganhos	11.442.317.000,00	9.057.064.000,00	7.704.831.000,00
Resultado Bruto	75.492.000,00	2.265.419.000,00	2.183.886.000,00
Resultado Líquido	-2.403.086.000,00	-635.731.000,00	424.513.000,00
Número de Ações, Ex-Tesouraria (Unidades)	1.258.533.224	1.255.596.248	1.250.718.778
Valor Patrimonial da Ação (Reais Unidade)	-2,800000	-0,920000	-0,310000
Resultado Básico por Ação	-1,910000	-0,510000	0,340000
Resultado Diluído por Ação	-1,91	-0,51	0,34

3.2 - Medições Não Contábeis

a. Informar o valor das medições não contábeis

O EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization), sigla em inglês para denominar o "LAJIDA" (Lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização), é uma medida não contábil elaborada pela Companhia em consonância com a Instrução da CVM n° 527, de 4 de outubro de 2012 ("Instrução CVM 527"), conciliada com nossas demonstrações financeiras e corresponde ao lucro ou prejuízo líquido do exercício, ajustado pelas despesas com juros sobre empréstimos e antecipação de recebíveis e cartão de crédito, pelas receitas de juros sobre aplicações financeiras, pelas despesas com imposto de renda e contribuição social, e pelos custos e despesas de depreciação e amortização.

O EBITDA Ajustado é igual ao EBITDA Ajustado para excluir despesas relacionadas às variações monetárias e cambiais líquidas, instrumentos financeiros derivativos, líquidos, outras despesas e receitas financeiras, resultado de transações com partes relacionadas e possíveis eventos não-recorrentes que tenha acontecido em cada período.

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

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

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

Seguem abaixo os valores do EBITDA, EBITDA Ajustado, e da margem EBITDA Ajustado da Companhia para o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e 2019, e os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017:

	Para o período de seis meses findo em 30 de junho de		**Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de**		
	2020	**2019**	**2019**	**2018**	**2017**
	(R$)	**(R$)**	**(R$)**	**(R$)**	**(R$)**
	(em milhares, exceto margem EBITDA Ajustado)				
EBITDA.....	(7.861.325)	1.593.304	2.107.634	1.622.356	2.221.589
EBITDA Ajustado.....	315.143	1.457.375	3.622.809	2.703.935	2.306.170
Margem EBITDA Ajustado(%).....	9,8%	28,2%	31,7%	29,9%	29,9%

3.2 - Medições Não Contábeis

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

	Para o período de seis meses findo em 30 de junho de		Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2020	**2019**	**2019**	**2018**	**2017**
	(R$)	**(R$)**	**(R$)**	**(R$)**	**(R$)**
	(em milhares, exceto margem EBITDA Ajustado)				
Reconciliação:					
Lucro (Prejuízo) líquido.....	(9.291.037)	460.504	(2.403.086)	(635.731)	424.513)
Despesa de juros[1].....	740.845	484.003	1.015.172	856.308	828.153
Juros sobre aplicações financeiras[2].....	(28.060)	(20.636)	(42.157)	(65.076)	(84.071)
Imposto de renda e contribuição social corrente	7.419	1.654	2.228	11.224	(2.875)
Imposto de renda e contribuição social diferido.....	(267.070)	(108.769)	(135.407)	171.581	(7.509)
Depreciação e amortização[3]	976.578	776.548	3.670.884	1.284.050	1.063.378
EBITDA[4]	**(7.861.325)**	**1.593.304**	**2.107.634**	**1.622.356**	**2.221.589**
Variações monetárias e cambiais líquida[5].....	5.273.579	(113.451)	391.905	1.306.063	(34.859)
Instrumentos financeiros derivativos[6]	1.546.780	(168.350)	(325.452)	(298.094)	90.171
Outras despesas financeiras[7]	300.621	113.152	314.352	238.520	250.445
Outras receitas financeiras.	(5.586)	(18.253)	(29.914)	(9.446)	(44.201)
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido[8].....	857.459	50.973	16.959	(381.725)	(176.975)
Eventos não-recorrentes	203.615	-	1.147.325	226.261	-
EBITDA Ajustado[4][9]	**315.143**	**1.457.375**	**3.622.809**	**2.703.935**	**2.306.170**
Margem EBITDA Ajustado[10] (%).....	**9,8%**	**28,2%**	**31,7%**	**29,9%**	**29,9%**

(1) Despesa de juros representa a soma das despesas de juros sobre empréstimos, despesa financeira sobre arrendamento, juros sobre arrendamentos e juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito, sendo um componente das despesas financeiras.

(2) Juros sobre aplicações financeiras representa os juros sobre aplicações financeiras e receita de subarrendamento.

(3) Incluí despesa de impairment de aeronaves E1 em 2019.

(4) O EBITDA e o EBITDA Ajustado, como calculado por nós, podem não ser comparáveis a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras companhias. O EBITDA e o EBITDA Ajustado não são medidas reconhecidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil e IFRS. Eles não representam o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não devem ser considerados como substitutos para o prejuízo líquido, ou como indicadores do desempenho operacional, fluxo de caixa ou liquidez da Companhia, e eles não devem ser considerados para cálculo de distribuição de dividendos.

(5) Representa a variação cambial de ativos e passivos denominados em dólares americanos e euros.

(6) Representa contratos futuros de câmbio utilizados para proteger nossa exposição face ao dólar americano.

(7) Outras despesas financeiras são um componente das nossas despesas financeiras (juros e multas sobre outras operações e outros). Veja a Nota Explicativa 22 das nossas Informações Contábeis Intermediárias com data-base em 30/06/2020, e Nota Explicativa 26 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2019.

(8) Representa o ganho ou perda líquido de transações realizadas entre nós e uma parte relacionada. Veja as Informações Contábeis Intermediárias com data-base em 30/06/2020 e as Nota Explicativa 10 das nossas Informações Contábeis Intermediárias com data-base em 30/06/2020; e as Demonstrações dos resultados do exercício findo em 31/12/2019 e a Nota Explicativa 12 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2019.

(9) Ajustes excluem os efeitos dos seguintes itens: (i) a variação cambial relacionada a ativos e passivos denominados em dólares norte-americanos e euros; (ii) ganhos ou perdas com relação aos nossos instrumentos derivativos usados para nos proteger contra variações de dólares norte-americanos em comparação ao real; (iii) outras despesas financeiras (que não incluem despesas com juros sobre empréstimos e juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito e recebíveis de agências de viagens), que é componente das despesas financeiras; (iv) outras receitas financeiras e ajustes de valor justo de outros passivos financeiros (que não incluem receitas sobre aplicações financeiras), que são componentes de receitas financeiras; (v) resultados de transações com partes relacionadas, líquido e (v) eventos não-recorrentes relacionado com: (a) despesas não-recorrentes de R$203,6 milhões ocorridas durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19; e (b) perdas que totalizaram R$ 3,2 bilhões em 2019, que incluem R$ 2,1 bilhões registrados em depreciação, devido ao impairment da diferença entre o valor contábil e o valor recuperável esperado de nossos E1s, a baixa do estoque de peças sobressalentes dos E1s, as perdas esperadas com as vendas das aeronaves, despesas de entrega e taxas contratuais de rescisão antecipada, e R$ 226,3 milhões em 2018 em devido à a venda de seis E-Jets. Acreditamos que esses ajustes são úteis para indicar o nosso desempenho operacional.

(10) Representa o EBITDA Ajustado dividido pelas receitas líquidas.

3.2 - Medições Não Contábeis

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

Utilizamos o EBITDA, o EBITDA Ajustado, e a Margem EBITDA Ajustado como indicadores gerenciais (não contábeis), pois acreditamos serem medidas práticas para medir nosso desempenho operacional, facilitando a comparabilidade da nossa estrutura atual ao longo dos anos. Correspondem a indicadores financeiros utilizados para avaliar o resultado de uma companhia sem a influência de sua estrutura de capital, de efeitos tributários, flutuações de taxas de juros e outros impactos sem reflexo direto no nosso fluxo de caixa. 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.

3.3 - Eventos Subsequentes às Últimas Demonstrações Financeiras

Eventos subsequentes às Informações Contábeis Intermediárias referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020:

- **Negociação com arrendadores**

A Companhia negociou um novo perfil de pagamento com seus arrendadores de aeronaves resultando em uma economia significativa de capital de giro do início da crise até o final de 2021.

Os acordos representam mais de 98% do passivo de arrendamento da Companhia, e as negociações com os demais arrendadores continuam evoluindo. Conforme esses acordos, o cronograma de pagamento será baseado em uma estimativa conservadora de retomada da demanda.

- **Venda da participação indireta na TAP**

Em 10 de agosto de 2020, os acionistas da Azul aprovaram a venda da participação indireta da Companhia de 6,1% na TAP e a eliminação do direito de conversão dos Bond TAP detido pela Companhia.

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

	2019	2018	2017
a. Regras sobre retenção de lucros	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral.	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral.	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral.
	Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências.	Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências.	Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências.
a.i. Valores das Retenções de Lucros	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2019 foi apurado prejuízo.	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que a totalidade de lucro apurado durante o exercício social de 2018 foi destinado para a absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que a totalidade de lucro apurado durante o exercício social de 2017 foi destinado para a absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.
a.ii Percentuais em relação aos lucros totais declarados	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

b. Regras sobre distribuição de dividendos	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral.	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.	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral.
	Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2019, tendo em vista a apuração de prejuízos.	A Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 26 de abril de 2019, que aprovou as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, não considerou aplicável a necessidade de deliberar sobre a distribuição de dividendos com relação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, tendo em vista que, embora a Companhia tenha apurado lucro líquido no valor de R$420.282.579,06 (quatrocentos e vinte milhões, duzentos e oitenta e dois mil, quinhentos e setenta e nove reais e seis centavos), o mesmo foi destinado à absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.	A Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 27 de abril de 2018, que aprovou as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2017, não considerou aplicável a necessidade de deliberar sobre a distribuição de dividendos com relação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2017, tendo em vista que, embora a Companhia tenha apurado lucro líquido no valor de R$ 529.038.291,74 (quinhentos e vinte e nove milhões, trinta e oito mil, duzentos e noventa e um reais e setenta e quatro centavos), o mesmo foi destinado à absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

c. Periodicidade das distribuições de dividendos	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.	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.	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.
d. Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.
e. Política de destinação de resultados formalmente aprovada, informando o órgão responsável pela aprovação, data de aprovação e locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser encontrado	Não possuímos política de destinação de resultados formalmente aprovada.	Não possuímos política de destinação de resultados formalmente aprovada.	Não possuímos política de destinação de resultados formalmente aprovada.

3.5 - Distribuição de Dividendos E Retenção de Lucro Líquido

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

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

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

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

3.7 - Nível de Endividamento

Exercício Social	Soma do Passivo Circulante e Não Circulante	Tipo de índice	Índice de endividamento	Descrição e motivo da utilização de outro índice
31/12/2019	22.716.664.000,00	Índice de Endividamento	6,45511248	

3.8 - Obrigações

Exercício social (31/12/2019)							
Tipo de Obrigação	Tipo de Garantia	Outras garantias ou privilégios	Inferior a um ano	Um a três anos	Três a cinco anos	Superior a cinco anos	Total
Financiamento	Garantia Real		73.213.000,00	472.515.000,00	418.682.000,00	96.102.000,00	1.060.512.000,00
Empréstimo	Garantia Real		148.369.000,00	10.954.000,00	0,00	0,00	159.323.000,00
Títulos de dívida	Garantia Real		247.740.000,00	425.624.000,00	19.043.000,00	0,00	692.407.000,00
Títulos de dívida	Quirografárias		11.905.000,00	0,00	1.594.009.000,00	0,00	1.605.914.000,00
Total			481.227.000,00	909.093.000,00	2.031.734.000,00	96.102.000,00	3.518.156.000,00

Observação

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

3.9 - Outras Informações Relevantes

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

PRINCIPAIS FATORES DE RISCO

O surto de doenças transmissíveis no Brasil e/ou no mundo, a exemplo da pandemia declarada pela Organização Mundial da Saúde (“OMS”) em razão da disseminação do novo Coronavírus (COVID-19), provocou e pode continuar provocando um efeito adverso em nossas operações. A extensão da pandemia do COVID-19, a percepção de seus efeitos, ou a forma pela qual tal pandemia impactará nossos negócios depende de desenvolvimentos futuros, que são altamente incertos e imprevisíveis, podendo resultar em um efeito adverso relevante em nossos negócios, condição financeira, resultados das operações e fluxos de caixa e, finalmente, nossa capacidade de continuar operando nossos negócios.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Em dezembro de 2019, foi relatado que a COVID-19 surgiu em Wuhan, China. Em março de 2020, a OMS declarou como pandêmico o surto de COVID-19, desencadeando severas medidas por parte de autoridades governamentais no mundo todo, a fim de tentar controlar o surto, resultando em medidas restritivas relacionadas ao fluxo de pessoas, incluindo quarentena e *lockdown*, restrições às viagens e transportes públicos. Tais medidas influenciaram o comportamento da população em geral, incluindo nossos passageiros, resultando na acentuada queda ou até mesmo na paralisação das atividades de empresas de diversos setores.

As nossas operações, bem como as operações das sociedades direta ou indiretamente controladas por nós, sofreram um impacto relevante durante os meses de março, abril e maio de 2020.

Além disso, uma recessão e/ou desaceleração econômica global, notadamente no Brasil, incluindo aumento do desemprego, que pode resultar em menor atividade comercial, tanto durante a pandemia do COVID-19 quanto depois que o surto diminuir, o que pode continuar reduzindo a demanda de pessoas por viagens aéreas. Como resultado, acreditamos que a pandemia provocada pelo novo Coronavírus continuará a afetar negativamente nossos negócios, condição financeira, resultados operacionais, liquidez e fluxos de caixa.

A extensão do impacto que a COVID-19 terá em nossos negócios ainda depende de desenvolvimentos futuros, que são incertos e não podem ser previstos e estão fora de nosso controle, incluindo novas informações que podem rapidamente surgir sobre o escopo do surto, as ações para contê-lo ou tratar seu impacto e novas ondas de disseminação da doença, entre outros. A pandemia do vírus COVID-19 resultou em uma volatilidade significativa no mercado financeiro e incerteza em todo o mundo. Portanto, o valor de mercado de nossas ações e ADSs pode ser afetado adversamente por eventos que ocorrem dentro ou fora do Brasil.

Não conseguimos garantir que outros surtos regionais e/ou globais não acontecerão. E, caso aconteçam, não conseguimos garantir que seremos capazes de tomar as providências necessárias para impedir um impacto negativo nos nossos negócios de dimensão igual ou até superior ao impacto provocado pela pandemia do COVID-19.

Surtos ou potenciais surtos de doenças, tais como o Coronavírus (COVID-19), Zika, Ebola, gripe aviária, febre aftosa, gripe suína, Síndrome Respiratória do Oriente Médio, ou MERS, e Síndrome Respiratória Aguda Severa, ou SARS, podem ter um impacto adverso sobre viagens aéreas globais. Qualquer surto de uma doença que afete o comportamento das pessoas ou que demande políticas públicas de restrição à circulação de pessoas e/ou de contato social pode ter um impacto adverso nos nossos negócios, bem como na economia brasileira.

Surtos de doenças também podem impossibilitar que nossos funcionários se dirijam às nossas instalações ou aeronaves (incluindo por prevenção ou por contaminação em larga escala de nossos colaboradores), o que prejudicaria o regular desenvolvimento dos nossos negócios e, consequentemente, a cotação de nossas ações.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Não temos conhecimento de eventos comparáveis que possam nos fornecer uma orientação quanto ao efeito da disseminação do COVID-19 e de uma pandemia global e, como resultado, o impacto final do surto do COVID-19 é altamente incerto. Para informações sobre o impacto do COVID em nossos negócios, vide item 10.9 deste Formulário de Referência. Até a data deste Formulário de Referência, as informações disponíveis a respeito do impacto do surto do COVID-19 em nossos negócios foram apresentadas nos itens 7.1, 10.1, 10.8 e 10.9 deste Formulário de Referência. Na data deste Formulário de Referência, não é possível assegurar se, futuramente, tal avaliação será prejudicada ou a extensão de tais prejuízos, tampouco é possível assegurar que não haverá incertezas materiais na capacidade da nossa Companhia continuar operando nossos negócios.

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

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

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

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

Exceto em determinadas situações, as ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs, não conferem aos seus titulares direto de voto. Nossos principais acionistas, que detêm a maioria das ações ordinárias de nossa emissão, controlando-nos, possuem poderes para decidir sobre questões de natureza societária sem a necessidade de obter a aprovação de titulares de ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs. Consequentemente, titulares de ações preferenciais de nossa emissão não terão em geral controle sobre qualquer matéria, incluindo a aprovação de questões de natureza societária, tais quais indicação de membros para o nosso conselho de administração, aprovação de operações relevantes ou alterações na nossa estrutura de capital.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, ações preferenciais sem direito a voto ou com voto restrito de companhias que o estatuto social atribua o direito ao recebimento de dividendos prioritários fixos ou mínimos adquirem o direito de voto se a respectiva companhia deixar de pagar os dividendos fixos ou mínimos a que fizerem jus por três exercícios consecutivos. De acordo com o nosso estatuto social, as ações preferenciais de nossa emissão não fazem jus a dividendos prioritários fixos ou mínimos. Consequentemente, as ações preferenciais de nossa emissão não adquirirão o direito de voto, mesmo se deixarmos de pagar dividendos por três exercícios consecutivos.

Além disso, na medida em que os detentores de nossas ações preferenciais têm direito a voto em determinados assuntos limitados, de acordo com a legislação societária brasileira, as disposições de nosso estatuto social e as disposições que governam as ações preferenciais, não podemos garantir aos detentores de ADS que eles irão receber os materiais de votação a tempo de garantir que eles possam instruir o depositário a votar nas ações preferenciais subjacentes às suas ADSs. Além disso, não há garantia de que os detentores de ADS terão a oportunidade de votar ou fazer com que o custodiante vote nos mesmos termos e condições que os detentores de nossas ações preferenciais. Embora os detentores de ADS possam exercer seu direito de voto diretamente se retirarem as ações preferenciais, esses detentores de ADS podem não ter ciência da assembleia com antecedência suficiente para retirar as ações preferenciais. .Nosso acionista controlador tem o direito de receber substancialmente menos dividendos que os titulares de ações preferenciais o que pode motivá-lo a tomar decisão acerca de distribuição de dividendos conflitante com o interesse dos demais acionistas.

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

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

Na data deste Formulário de Referência, somos parte em contratos financeiros com pagamentos inadimplidos ou nos quais determinados covenants financeiros não estão sendo atendidos.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

Caso parte relevante ou todos os nossos contratos financeiros sejam vencidos antecipadamente nossa situação financeira e, consequentemente, nossa capacidade de pagamento de dívidas será afetada de forma material 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 execução de nosso plano de investimentos, afetando de forma material e adversa nossos negócios, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais. Para maiores informações sobre os contratos de empréstimo e financiamento atualmente detidos pela Companhia, bem como os *covenants* impostos nos mesmos, vide item 10.1(f) deste Formulário de Referência.

A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores.

Devido à crise econômica causada pela pandemia da COVID-19 e os efeitos adversos que esta causou em sua capacidade econômica-financeira, a Companhia vem enfrentando dificuldades no cumprimento de *covenants* financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores, com os quais têm realizado negociações para a reestruturação das obrigações estabelecidas nos respectivos contratos, inclusive mediante a celebração de aditamentos e/ou novos instrumentos refletindo novos prazos e condições.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Não é possível assegurar que todos os credores aceitarão os novos termos e condições propostos pela Companhia, nem que as respectivas cláusulas serão alteradas, de modo que os credores cujos contratos financeiros possuem *covenants* e/ou outras obrigações e/ou que venham a ser inadimplidos podem e/ou poderão, a seu exclusivo critério, decretar o vencimento antecipado das respectivas dívidas, o que poderá resultar no vencimento antecipado das próprias dívidas inadimplidas assim como de outras dívidas que contenham cláusula de vencimento antecipado cruzado em relação às dívidas inadimplidas ou vencidas antecipadamente (*cross default* ou *cross acceleration*). O vencimento antecipado de dívidas poderá afetar adversamente a capacidade de pagamento e solvência da Companhia, assim como limitar o acesso da Companhia a novas linhas de crédito para financiamento do seu capital de giro e de investimentos, o que pode limitar o acesso da Companhia a novas linhas de financiamento, bem como afetar adversamente os seus negócios e os resultados operacionais.

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

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

Nosso acionista controlador detém, direta e indiretamente, 67% de nosso capital com direito a voto e 49,62% de nosso capital total. Em termos econômicos, nosso acionista controlador detém o equivalente a 3,04% da Companhia. Em especial, por ocasião da nossa estrutura de capital desde nossa constituição, e dos aportes de capital realizados até o momento, os titulares de ações ordinárias de nossa emissão efetuaram investimentos consideravelmente inferiores àqueles realizados pelos titulares de ações preferenciais de nossa emissão. Nesse sentido, nosso acionista controlador exerce o nosso controle com aporte financeiro substancialmente inferior àquele realizado pelos acionistas titulares de ações preferenciais, o que implica ter exposição econômica consideravelmente menor do que a dos titulares de ações preferenciais a eventuais resultados negativos de nossas atividades. Isso pode intensificar a divergência de interesses entre o acionista controlador e os titulares de ações preferenciais.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

Estabelecemos opções de compra de ações e planos de ações restritas para os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves, inclusive de quaisquer de nossas controladas diretas ou indiretas. Em 30 de junho de 2020, estimamos que 3.792.547 novas ações preferenciais seriam emitidas se todas as nossas opções concedidas e vestidas fossem exercidas por seus titulares a um preço médio ponderado de R$12,70.

O evento acima pode resultar em diluição substancial do valor contábil aos investidores se o preço da oferta pública de nossas ações preferenciais (incluindo na forma de ADSs) for maior do que o valor contábil dessas ações no futuro mediante o exercício das opções de compra de ações. Ademais, caso precisemos obter capital para nossas operações por meio da emissão de novas ações no futuro, qualquer referida emissão poderá ser feita por valor inferior ao valor contábil de nossas ações preferenciais na data pertinente. Nesse caso, os titulares de nossas ADSs e ações preferenciais no referido momento enfrentariam uma diluição imediata e significante de seu investimento.

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

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

O investimento em títulos e valores mobiliários negociados em países emergentes, tal como o Brasil, geralmente apresentam os níveis mais elevados de risco em comparação com os investimentos em países cuja política e situação econômica são mais estáveis e, em geral, tais investimentos são considerados especulativos por natureza. O mercado de valores mobiliários brasileiro é substancialmente menor, menos líquido, mais volátil e mais concentrado do que os principais mercados internacionais. Em 30 de junho de 2020, as empresas listadas na B3, apresentavam uma capitalização de mercado de R$4,0 trilhões e um volume médio diário negociado de R$32,3 bilhões. Essas características de mercado poderão limitar substancialmente a capacidade dos investidores de vender as ações de nossa emissão pelo preço e na ocasião desejada, o que poderá ter um efeito adverso no preço das ações preferenciais.

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

Nossos contratos de financiamento contêm obrigações e restrições que limitam a nossa capacidade de celebrar determinadas transações.

Nossos contratos de financiamento contêm obrigações, cláusulas e restrições que limitam nossa capacidade e de nossas subsidiárias de celebrar transações prevendo alteração de controle, de rescindir ou não renovar os contratos de concessão relacionados com tais contratos de financiamento. Ademais, nós e nossas subsidiárias somos obrigados, em razão de alguns contratos de financiamento, a atender certas obrigações financeiras ("*covenants*") calculadas em 31 de dezembro de cada ano que, entre outras restrições, limitam nossos índices de endividamento de dívida pelo EBITDA e dívida por caixa livremente conversível em dólar.

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

Não conseguimos garantir que seremos capazes de efetivar os acordos de subarrendamento e o adiamento das entregas de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 Airbus que foram anunciados

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

Adicionalmente, na mesma ocasião, anunciamos a intenção da Breeze Aviation Group, companhia aérea startup com sede nos Estados Unidos fundada pelo Acionista Controlador, de subarrendar até 28 aeronaves. Até a data da divulgação desse Formulário de Referência, a Companhia permanecia em negociação com a LOT e a Breeze não tendo sido formalizado nenhum acordo para subarrendamento das aeronaves.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Além disso, em 13 de maio de 2020, a Companhia anunciou o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 aeronaves Airbus previstas entre 2020 e 2023 para a partir de 2024, como parte das medidas adotadas pela Companhia para endereçar os impactos relacionados com a pandemia do COVID-19 no Brasil em seus resultados financeiros e posição de liquidez. Até a data da divulgação desse Formulário de Referência, a Companhia permanecia em negociação com a Airbus, GE, Pratt & Whitney e Rolls Royce, com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, não tendo sido formalizado nenhum acordo para adiamento da entrega das aeronaves.

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

FATORES DE RISCOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS:

a. ao emissor

Operamos em uma indústria extremamente competitiva e ações dos nossos concorrentes podem nos afetar negativamente.

Enfrentamos intensa concorrência de outras companhias de transporte aéreo de passageiros de voos regulares e voos fretados no mercado em que atuamos, assim como em relação ao nosso programa de fidelidade TudoAzul. A concorrência de outras companhias de transporte aéreo de passageiros tem um impacto relativamente expressivo para nós no que tange a rotas e mercados em que as nossas rotas se justapõem com as rotas de nossas principais concorrentes. Em 30 de junho de 2020, 15% e 7% das nossas rotas domésticas se sobrepunham com as rotas da Gol e da Latam, respectivamente. Empresas aéreas aumentam ou diminuem suas atividades no mercado com base em sua rentabilidade. Decisões de nossos concorrentes que aumentem a capacidade global da indústria, ou a capacidade de uma região, mercado ou rota específica, bem como quaisquer outras decisões de gestão que aumentem a participação de mercado de um concorrente potencial, podem ter um impacto negativo relevante sobre nossas atividades. Nosso eventual crescimento e sucesso do nosso modelo de negócio podem estimular a concorrência por parte de nossos concorrentes nos mercados em que atuamos, inclusive por meio de estratégias semelhantes às nossas. Se tais concorrentes adotarem e executarem com sucesso os modelos de negócio, nossas atividades e condições financeiras podem sofrer um impacto adverso relevante.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

Nossas despesas com seguro podem aumentar significativamente em razão de ataques terroristas, guerras, acidentes com aeronaves, apreensões ou eventos semelhantes, prejudicando nossa situação financeira e resultados operacionais.

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

no contrato de concessão. Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de recuperação judicial de Aeroportos Brasil, que, dentre outras medidas, consiste em devolver à ANAC a concessão da operação do aeroporto de Viracopos para iniciar um novo processo de licitação da concessão a um novo operador. Em 18 de fevereiro de 2020, o Juízo da recuperação judicial homologou o plano de recuperação judicial e, em 19 de março de 2020, Aeroportos Brasil apresentou requerimento à ANAC para relicitação do aeroporto de Viracopos, em cumprimento ao plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o Governo Federal publicou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando a relicitação do aeroporto de Viracopos. O Ministério da Infraestrutura deverá submeter ao conselho do PPI a avaliação, no prazo de 90 dias, da possibilidade de transferência das dívidas adquiridas pela atual concessionária junto aos financiadores para o novo concessionário. Ainda não há prazo para realização do leilão. A relicitação está em fase de estudos, sendo que as análises cujo prazo de encaminhamento ao Ministério da Infraestrutura era até 09 de setembro de 2020 tiveram seu prazo prorrogado para janeiro de 2021.

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

À medida que aumentamos nossa frota, nossa dependência da Embraer, ATR e da Airbus também cresce. Em 30 de junho de 2020, nossa frota operacional de passageiros contava com 53 Embraer E-Jets, 33 aeronaves ATR, 10 Airbus A330s e 42 aeronaves de nova geração da família Airbus A320neo. Adicionalmente, operamos 17 aeronaves de pequeno porte Cessna Caravan que acomodam 9 passageiros.

Riscos relativos à Embraer, ATR e Airbus incluem: (i) incapacidade de obter aeronaves Embraer, ATR ou Airbus, peças de aeronaves de reposição suficientes e serviços de suporte relacionado de forma tempestiva, devido à alta demanda ou outros fatores; (ii) a emissão pelos órgãos reguladores de aviação de normas restringindo ou proibindo a utilização de aeronaves fabricadas pela Embraer, ATR e Airbus; (iii) opinião pública negativa a respeito de uma dessas empresas, em razão de falha ou de um acidente aéreo ou de outra publicidade negativa; ou (iv) atraso entre o momento em que percebemos a necessidade de aquisição de novas aeronaves e o tempo que levamos para conseguir novas aeronaves Embraer, ATR e Airbus ou de um outro fornecedor.

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

Em 30 de junho de 2020, a idade média da nossa frota de aeronaves era de 6,0 anos. Nossa frota exigirá maior manutenção conforme seu envelhecimento e os custos de manutenção e reparo de nossas aeronaves devem aumentar em relação à nossa receita ao longo dos próximos anos, e não podemos garantir que seremos capazes de cobrir a totalidade das despesas futuras. Caso não possamos renovar nossa frota, nossas despesas com manutenção programada e não programada aumentarão em face de nossas receitas no futuro. Qualquer aumento significativo dessas despesas causaria um efeito adverso relevante sobre nós, em especial sobre nosso resultado financeiro.

Ainda, nossas operações podem ser significativamente afetadas caso seja constatado defeito de fabricação ou problema mecânico com as aeronaves Embraer E-Jets, ATR, ou Airbus, obrigando nossas aeronaves a permanecerem em solo enquanto tal defeito, ou problema, seja corrigido, supondo que o conserto ou correção de tais defeitos sejam possíveis. Por exemplo, caso um defeito de design ou problema mecânico nas aeronaves Embraer E-Jets, ATRs ou Airbus fosse constatado, nossas aeronaves precisariam ficar estacionadas enquanto esse defeito ou problema mecânico fosse corrigido. Ainda, podemos não ter sucesso na obtenção de todas as aeronaves, peças ou mão de obra a tempo. Isso pode levar à suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves em razão de manutenções planejadas ou não planejadas, potencialmente por um prolongado período de tempo, enquanto nós tentamos obter as peças e resolver o defeito ou problema mecânico, o que pode nos afetar negativamente.

Adicionalmente, é importante ressaltar que a General Electric é a única fabricante e fornecedora dos motores CF34 de nossos Embraer E-Jets da primeira geração e, em conjunto com a Safran, por meio da CFM International, dos motores LEAP das nossas aeronaves da família Airbus A320neo. A Pratt & Whitney é o único fabricante e fornecedor dos motores PW 127M de nossas aeronaves ATR 72 e dos motores PW 1900 de nossas aeronaves Embraer E2s e a Rolls Royce é a única fabricante e fornecedora dos motores Trent 700 e Trent 7000 de nossas aeronaves Airbus A330 e A330neo. Os custos de manutenção são pagos em dólares, estando, portanto, sujeitos a variações cambiais. Também terceirizamos a manutenção de todos os motores da nossa frota de Embraer E-Jets da primeira geração e da família Airbus A320neo para a General Electric, da nossa frota de ATRs e de Embraer E2s para a Pratt & Whitney e da nossa frota de A330 para a Rolls Royce. Caso a General Electric, a Rolls Royce ou a Pratt & Whitney não sejam capazes de cumprir suas obrigações contratuais ou caso não sejamos capazes de adquirir motores de outros fornecedores, conforme aplicável, em termos aceitáveis, poderemos perder os benefícios obtidos dos contratos vigentes com a General Electric, a Rolls Royce e a Pratt & Whitney, incorrer em custos substanciais na busca e na alteração de fornecedores ou sofrer com a paralisação das operações de certas aeronaves devido à necessidade de manutenção imprevista enquanto tais obrigações contratuais não forem cumpridas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

A maior parte das receitas do TudoAzul é proveniente da venda de pontos do TudoAzul para parceiros comerciais. O processo de ganhos não é concluído, no entanto, no momento em que pontos são vendidos, visto que incorremos na maior parte dos nossos custos relacionados ao TudoAzul mediante o real resgate de pontos pelos membros do TudoAzul. Com base em dados históricos, o período estimado entre a emissão de um ponto do TudoAzul e seu resgate é atualmente de nove meses; no entanto, não podemos controlar o momento do resgate dos pontos ou a quantidade de pontos por fim resgatada. Como não incorremos em custos relacionados com o reembolso de pontos que não são resgatados, a nossa rentabilidade depende em parte do número de pontos TudoAzul acumulados não resgatados pelos nossos membros da TudoAzul, ou "*breakage".* Nossa estimativa de *breakage* é baseada em tendências históricas. À medida em que o TudoAzul venha a expandir sua rede de parceiros comerciais e disponibilize maior variedade de opções de resgate para os membros do TudoAzul, a tendência é que o *breakage* diminua com relação aos valores históricos. Caso não consigamos compensar o declínio antecipado de *breakage* através de uma política adequada de preços para venda de pontos, ou se os resgates reais forem maiores do que o esperado, a rentabilidade do TudoAzul e, consequentemente, nossa própria rentabilidade, podem ser adversamente afetadas. Ainda, se os resgates reais excederem nossas expectativas, nós podemos não ter caixa disponível suficiente para cobrir todos os custos de resgates reais, o que poderia nos afetar de forma substancial e adversa.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Dependemos da capacidade de nossa alta administração; a perda de qualquer membro da nossa administração, incluindo o presidente do nosso Conselho de Administração ou nossos principais executivos, pode afetar negativamente o nosso negócio. Ainda, podemos não ser capazes de manter nossa cultura e/ou contratar empregados qualificados, conforme o crescimento do nosso negócio, o que poderia causar um impacto adverso relevante para o nosso negócio.

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

Estas interrupções podem incluir, dentre outras, a ação de hackers, vírus de computador, software corrompido ou outras atividades mal-intencionadas. Nos últimos anos, os ataques cibernéticos aumentaram, assim como o potencial alcance e danos às empresas decorrentes destas ações. Os custos associados a um grande ataque cibernético podem incluir aumento de investimentos em medidas de segurança cibernética, perda de receita por interrupção de negócios, litígios e danos à nossa reputação. Além disso, se não formos capazes de evitar o furto de informações valiosas, bem como de proteger a privacidade dos clientes e dados confidenciais de funcionários contra violações de rede ou de segurança de tecnologia da informação, a nossa reputação pode ser prejudicada, afetando negativamente a confiança dos investidores e clientes. Qualquer dessas ocorrências pode resultar em um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa e projeções. Também podemos implementar determinadas alterações a nossos sistemas que podem resultar em interrupções, redução de vendas, má gestão de frota e malha, além de estarmos sujeitos a interrupções de telecomunicações, sendo que todos esses fatores afetariam de forma negativa a nossa atividade e nosso resultado operacional. Ademais, o comprometimento de nossos sistemas de tecnologia que resulte na perda, divulgação, apropriação indevida de, ou acesso a informações de clientes, funcionários ou parceiros comerciais poderia resultar em reivindicações ou processos judiciais, responsabilidade ou multas regulatórias de acordo com as leis de proteção de privacidade de informações pessoais ou a interrupção de nossas operações. Quaisquer dessas ocorrências podem resultar em um efeito adverso substancial para nós e afetar nossa atividade e nosso resultado operacionais.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Nós podemos ser afetados de maneira relevante e adversa em caso de suspensão, modificação, cancelamento, revogação, não renovação ou não prorrogação dos incentivos fiscais atualmente concedidos pelas autoridades públicas competentes

O preço do combustível de aviação que nós compramos em certos Estados é subsidiado por meio de incentivos fiscais concedidos por esses Estados.

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

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

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

Nós também não podemos assegurar que novos incentivos fiscais serão criados depois de encerrado o prazo de vigência dos incentivos fiscais dos quais usufruímos e que, caso sejam criados, seremos contemplados por eles, ou que seus termos e condições sejam equivalentes, ou mais favoráveis, aos termos e condições dos benefícios fiscais que se encontram atualmente em vigor. Caso os incentivos fiscais sejam alterados ou expirem e nós não sejamos capazes de renová-los, ou novos incentivos fiscais não sejam criados após a expiração daqueles em vigor, ou os termos e condições de quaisquer novos incentivos não nos sejam tão benéficos em comparação aos que estão atualmente em vigor, nós seremos igualmente afetados de maneira relevante e adversa.

Além disso, para serem válidos, esses incentivos fiscais exigem a deliberação e aprovação pelo Conselho Nacional de Política Fazendária ("CONFAZ"). No que diz respeito a benefícios fiscais concedidos após a edição da Lei Complementar 160/17 e a serem concedidos futuramente, sem a devida deliberação e aprovação pelo CONFAZ, destacamos que a sua constitucionalidade pode ser questionada a qualquer momento pelos Estados da Federação e, podem vir a ser revogados pelo Supremo Tribunal Federal. Se qualquer um desses incentivos fiscais for cancelado, revogado, suspenso ou não renovado, os preços que pagamos por combustível de aviação tendem a aumentar, podendo causar um aumento significativo dos nossos custos e nos afetar adversamente.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

Qualquer violação ou alegação de violação de leis de combate à corrupção ou combate ao suborno pode nos afetar de forma adversa, incluindo nossa marca e nossa reputação.

Não podemos garantir que nossos funcionários, agentes e empresas para as quais terceirizamos algumas de nossas operações comerciais não irão praticar atos em violação a nossas políticas de combate à corrupção e ao suborno, bem como nossas políticas de prevenção à lavagem de dinheiro, pelos quais nós podemos ser responsabilizados. Se não estivermos em conformidade com as leis de combate à corrupção, de prevenção à lavagem de dinheiro e outras leis que regem a condução de negócios com entidades governamentais, incluindo as leis dos Estados Unidos e locais, nós podemos estar sujeitos a penalidades civis e criminais, bem como a outras medidas corretivas, o que poderia prejudicar a nossa marca e reputação e resultar em um impacto adverso substancial em nossos negócios, condição financeira, resultados de operações e prospectos. Qualquer investigação de quaisquer violações alegadas dessas leis também poderia nos afetar de forma adversa, incluindo nossa marca e nossa reputação. A probabilidade de tais riscos se concretizarem pode se elevar na medida em que a Companhia não possui políticas consolidadas de identificação e monitoramento de Pessoas Politicamente Expostas ("PPE") e de *due diligence* com terceiros.

Somos obrigados a avaliar anualmente nossos controles internos sobre relatórios financeiros e quaisquer descobertas futuras adversas dessa avaliação podem causar uma perda de confiança dos investidores em relação aos nossos relatórios financeiros, podendo resultar em despesas significativas para sanar tais deficiências e, ainda, acarretar em um efeito adverso sobre a cotação das nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs.

Nós fizemos as divulgações da avaliação do ambiente de controles internos relativos à elaboração das nossas demonstrações financeiras para o ano fiscal de 31 de dezembro de 2019, para fins de atender a *Section 404* do *Sarbanes-Oxley Act* de 2002, conforme apresentado no Relatório Anual no *Form 20F*. Ressalta-se que nossos auditores independentes atestaram a eficácia de nossos controles internos de modo que não foram identificadas deficiências significativas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

As regras que devem ser observadas, a fim de que nossa administração avalie nossos controles internos acerca da elaboração das nossas demonstrações financeiras são complexas e exigem substancial documentação de suporte, testes e possíveis correções das deficiências eventualmente encontradas. Podemos encontrar problemas ou atrasos na conclusão da implantação das alterações necessárias para que possamos aprovar os nossos controles internos relativos à elaboração das nossas demonstrações financeiras. No âmbito do processo de certificação por nosso auditor independente, podemos encontrar dificuldades ou atrasos na conclusão da implantação de todas as alterações sugeridas. Além disso, caso não sejamos capazes de manter a adequação dos nossos controles internos, não seremos capazes de comprovar periodicamente a eficácia de nossos controles internos, conforme estabelece a *Section 404* do *Sarbanes-Oxley Act* de 2002, o que poderia causar um efeito adverso relevante nos nossos negócios e em nosso resultado operacional.

As exigências impostas às companhias registradas na SEC e na CVM podem comprometer nossos recursos, desviar a atenção de nossa administração e afetar nossa capacidade de atrair e reter membros qualificados do Conselho de Administração.

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

Nós estamos sujeitos a determinadas regras da legislação tributária em razão da inscrição de débitos fiscais em programas específicos de parcelamentos divulgados pelas Autoridades Tributárias. Caso deixemos de cumprir quaisquer dessas regras os programas poderão ser rescindidos e os benefícios decorrentes deles cancelados.

Nós estamos incritos em programas de parcelamento instituídos pelas autoridades fiscais competentes, referentes a diversos débitos de tributos federais, estaduais e municipais.

Os programas de parcelamento em âmbito federal, estadual e municipal aos quais aderimos estabelecem como condição o cumprimento de determinados requisitos, inclusive em relação à regularidade do pagamento dos débitos sujeitos aos parcelamentos. Caso não cumpramos com as regras estabelecidas, os programas serão rescindidos e os respectivos benefícios cancelados. O inadimplemento ocasionaria, também, a imediata exigibilidade do valor remanescente do débito, com incidência dos acréscimos legais na forma da legislação aplicável à época da ocorrência dos respectivos fatos geradores, o que pode impactar os nossos resultados operacionais e/ou financeiros, com o retorno do débito no passivo.

Os nossos resultados poderão ser adversamente impactados por modificações nas práticas contábeis adotadas no Brasil, bem como nas normas internacionais de relatório financeiro*.*

As práticas contábeis adotadas no Brasil são emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (“CPC”) e as normas internacionais de relatório financeiro ("IFRS") são emitidas pelo International Accounting Standards Board (“IASB”). O CPC e o IASB possuem calendários para aprovação de pronunciamentos contábeis e IFRS, o qual poderão sofrer alterações a qualquer momento e sobre os quais não possuímos qualquer ingerência. Assim, não conseguimos prever quais e quando serão aprovados novos pronunciamentos contábeis ou novas IFRS que possam de alguma forma impactar as futuras demonstrações financeiras elaboradas por nós. Portanto, existe o risco de que as nossas futuras demonstrações financeiras sejam alteradas em razão de novos pronunciamentos contábeis previstos pelo CPC e normatizados pela CVM, bem como do IFRS emitidos pelo IASB.

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

c. a seus acionistas

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

d. a suas controladas e coligadas

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

e. a seus fornecedores

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

Historicamente, os preços de combustível internacionais e nacionais estão sujeitos a oscilações devido a questões geopolíticas, tanto na oferta quanto na demanda. Os custos de combustível, que por vezes, como em 2007 e 2008, estiveram em níveis historicamente altos, constituem parcela significativa de nossas despesas operacionais totais (composto por nossos custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas), respondendo por 20,4% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, 32,2% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019, 24,4% no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, 33,6% no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 28,6% no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. A disponibilidade de combustível também está sujeita a períodos de escassez e de oferta excedente no mercado, sendo também afetada pela demanda de produtos derivados de petróleo, como a gasolina e outros combustíveis diversos. Eventos resultantes de prolongada instabilidade no Oriente Médio ou outras regiões produtoras de petróleo, ou a suspensão da produção por algum produtor relevante, podem resultar em aumentos substanciais dos preços e/ou tornar difícil a obtenção de suprimentos adequados, afetando adversamente nossa rentabilidade. Desastres naturais ou outros eventos inesperados que levam à falta de energia em regiões que normalmente consomem quantidades significativas de outras fontes de energia poderão causar um efeito semelhante. Os preços e a disponibilidade futura de combustível não podem ser previstos e aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem prejudicar nossos resultados. Nossas operações de *hedge* poderão não ser suficientes para nos proteger de aumentos nos preços do combustível, e podemos não ser capazes de ajustar nossas tarifas de forma suficiente para nos proteger de aumentos nos preços dos combustíveis.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Nós compramos combustível de diversos distribuidores do Brasil, principalmente da BR Distribuidora, uma subsidiária da Petrobras, Air BP Brasil Ltda. e Raízen Combustíveis Ltda., com as quais temos contratos de exclusividade para a compra de todo o combustível necessário para nossas aeronaves em determinadas localizações. Em 30 de junho de 2020, 59% do nosso combustível foi fornecido pela BR Distribuidora, que tem o direito de rescindir os contratos de fornecimento celebrados conosco por diversas razões, incluindo entre elas (i) o descumprimento de qualquer obrigação contratual; (ii) o não pagamento de faturas até 60 dias após o seu vencimento; e (iii) na hipótese da nossa liquidação judicial ou extrajudicial. Além disso, pode não ser possível para a BR Distribuidora garantir o fornecimento de combustível por diversas razões, tais como dificuldades nas atividades de produção, importação, refino ou distribuição. Caso não seja possível obtermos combustível de outros fornecedores em condições similares, nosso negócio poderá ser afetado adversamente. Igualmente, caso nossos contratos sejam rescindidos, nós poderemos ser obrigados a pagar preços mais altos, o que nos afetaria adversamente.

Dependemos de contratos com terceiros para o uso de instalações e prestação de serviços essenciais ao nosso negócio. Dessa forma, a rescisão ou não cumprimento de tais contratos podem prejudicar nossos negócios e nossos resultados operacionais.

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

f. a seus clientes

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

g. aos setores da economia nos quais o emissor atue

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

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

Regularmente analisamos e discutimos nossa posição estratégia, incluindo o aprimoramento de nossas alianças, contratos *codeshare*, investimentos, aquisições, acordos *interline* e programas de fidelidade, e podemos ter discussões com outras companhias aéreas sobre disposições similares futuramente. Na medida em que agirmos como compradores, nós podemos não ser capazes de integrar com êxito os negócios e as operações das companhias adquiridas, aprovações governamentais podem sofrer atrasos, custos de integração e renovação de frota podem ser maiores do que os previstos, sinergias podem não atender nossas expectativas, nossos custos podem aumentar e nossa eficiência operacional pode ser reduzida, sendo que todos esses fatores nos afetariam de forma adversa. Caso não atuemos ativamente nesses processos de consolidação, nossos concorrentes podem aumentar sua escala, diversidade e solidez financeira, garantindo-lhes uma vantagem competitiva em relação a nós, o que afetaria adversamente nosso negócio e resultados operacionais, incluindo nossa capacidade de realizar benefícios esperados pelas nossas próprias parcerias estratégicas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

Acidentes ou incidentes envolvendo nossas aeronaves podem acarretar reivindicações significativas por parte das pessoas prejudicadas, passageiros ou terceiros, além de custos relevantes de reparo ou substituição de aeronaves danificadas, perdas com a paralisação temporária ou permanente das operações e com a queda do fluxo de passageiros após estes eventos. Somos obrigados pela ANAC e pelos arrendadores, nos termos dos nossos contratos de arrendamento, a contratar seguros de responsabilidade civil. O valor de tal cobertura pode não ser adequado e podemos ser obrigados a arcar com prejuízos substanciais caso ocorra algum acidente. Reivindicações substanciais resultantes de acidentes em valores superiores aos das coberturas de nossos seguros prejudicariam nossos negócios e resultados financeiros. Além disso, qualquer acidente ou incidente com nossas aeronaves, mesmo que totalmente coberto por seguro, ou aeronaves de qualquer outra grande empresa aérea, podem causar impressões negativas ao público sobre nós ou sobre o sistema de transporte aéreo como um todo, o que prejudicaria nossos negócios e resultados operacionais, bem como a cotação de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs.

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

Catástrofes naturais, condições climáticas extremas e outros eventos fora do nosso controle podem afetar e interromper nossas operações. Em 2011, por exemplo, uma erupção vulcânica no Chile teve um efeito adverso prolongado sobre o transporte aéreo, prejudicando voos na Argentina, Chile, Uruguai e na região sul do Brasil durante vários dias. Consequentemente, nossas operações com origem e destino nessas regiões foram temporariamente interrompidas, e algumas aeronaves inclusive permaneceram em solo nas áreas afetadas. Condições climáticas extremas podem acarretar o cancelamento de voos ou atrasos significativos que podem resultar no aumento de custos e diminuição de receita. Em 2012, por exemplo, um incidente envolvendo uma aeronave de uma empresa aérea de carga provocou o fechamento da pista do aeroporto de Viracopos durante 45 horas, impactando negativamente nossas operações e nos obrigando a reacomodar os passageiros em novos voos. Em 2018, por exemplo, uma greve de caminhoneiros prejudicou a distribuição de combustíveis pelo Brasil, afetando os voos assim como a mobilidade dos passageiros para chegar e sair dos aeroportos por um período de aproximadamente 10 dias. Aproximadamente 37 aeroportos onde a Azul opera ficaram sem combustível, sendo que alguns aeroportos permaneceram fechados por 3 dias.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Qualquer catástrofe natural, ou evento fora de nosso controle, que interfira no transporte aéreo nas regiões em que atuamos pode afetar adversamente nossos negócios, nossa reputação e resultados operacionais.

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

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

Os horários de operações no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, são totalmente utilizados. O aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, de grande importância para nossas operações, tem certas restrições de horários. Outros aeroportos brasileiros, como o de Brasília, Campinas, Salvador, Belo Horizonte (Confins), São Paulo (Guarulhos) e Rio de Janeiro (Galeão), limitaram o número de operações por dia devido às limitações de infraestrutura presentes nesses aeroportos. Qualquer fator que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas vitais à nossa estratégia, ou nos incapacite de manter nossos horários atuais ou de obter horários adicionais, poderá afetar adversamente nossas operações. Novas restrições técnicas e operacionais impostas pelas autoridades brasileiras nos aeroportos em que operamos ou naqueles em que pretendemos operar também podem afetar negativamente nossas operações. Adicionalmente, não podemos garantir que serão feitos investimentos pelo governo brasileiro na infraestrutura da aviação brasileira para permitir aumento de capacidade em aeroportos congestionados e a consequente concessão de novos horários às empresas aéreas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Além disso, não podemos assegurar que quaisquer investimentos serão feitos pelos detentores de concessões para os operadores dos aeroportos que servem nossas rotas. Por exemplo, como resultado da transferência das nossas operações para o novo terminal de passageiros do aeroporto de Viracopos, nós assinamos um "Contrato de Incentivo para Transferência de Terminal" com a Aeroportos Brasil, que estabeleceu um cronograma detalhado para a construção deste novo terminal, e nos conferiu determinados direitos de impor penalidades de retenção de tarifas de pouso no aeroporto no caso de não cumprimento deste cronograma. Tendo em vista que a Aeroportos Brasil não cumpriu com certas obrigações contratuais, nós retivemos 40% das tarifas de pouso do aeroporto desde maio de 2016 até dezembro de 2017. Em razão desta retenção, a Aeroportos Brasil promoveu uma ação de cobrança contra nós, a qual foi extinta, em maio de 2018, em virtude da celebração de um acordo entre nós e a Aeroportos Brasil. Em razão do mencionado acordo, nós concordamos em executar as obras de construção de determinadas partes do novo terminal no Aeroporto de Viracopos utilizando as tarifas de pouso retidas da Aeroportos Brasil.

Aumento nos benefícios trabalhistas, disputas sindicais, greves e outros fatores relacionados à mão de obra podem afetar negativamente nossas operações e situação financeira, ou afetar nossa capacidade de conduzir nossas operações comerciais regulares.

Nosso negócio requer significativa mão-de-obra. Nossas despesas relacionadas à folha de pagamento representaram 17,2%, 19,7%, 14,8% 18,0% e 20,1% dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais e administrativas totais nos períodos de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020 e 2019, e nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente. Empregados de empresas aéreas brasileiras, incluindo os nossos, são representados pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários e outros sindicatos de aeroviários regionais. As negociações relacionadas ao aumento do custo de vida e a reajustes salariais são conduzidas anualmente entre esses sindicatos e um sindicato que representa todas as empresas aéreas brasileiras, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias ("SNEA"). Já as condições de trabalho e a jornada máxima de trabalho são reguladas pela legislação federal e pela convenção de cada categoria. Adicionalmente, os termos e condições de futuras convenções coletivas podem nos gerar maiores custos, caso resultem de greves ou demandem negociações adicionais entre os sindicatos e o SNEA. Ademais, determinados grupos de funcionários, como pilotos, mecânicos e outro pessoal de aeroporto, possuem habilidades altamente especializadas e não podem ser facilmente substituídos. Além disso, nossos custos trabalhistas podem aumentar caso o tamanho dos nossos negócios aumente. Quaisquer processos trabalhistas ou outras disputas trabalhistas envolvendo nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) podem afetar adversamente nossas operações e situação financeira, ou interferir em nossa capacidade de conduzir as operações comerciais regulares.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Além disso, ainda estamos sujeitos a investigações periódicas e regulares por parte do Ministério do Trabalho e Emprego e do Ministério Público do Trabalho visando ao cumprimento das normas trabalhistas, incluindo as relativas à saúde e segurança no trabalho. Essas investigações podem resultar em multas e processos que podem afetar de forma adversa os nossos negócios, resultados e as condições financeiras. Por exemplo, em fevereiro de 2017, o Ministério Público do Trabalho ajuizou ação contra a Companhia alegando violação de determinadas leis trabalhistas, incluindo sobre limitações no horário de trabalho diário e períodos de descanso. O valor requerido pelo Ministério Público do Trabalho a título de danos morais coletivos é de aproximadamente R$65,8 milhões, tendo sido requerida, adicionalmente, a concessão de liminar limitando hora-extra e tornando obrigatórios os intervalos previstos na legislação, sob pena de R$5.000,00 por infração. Referida liminar não foi concedida. Atualmente, aguardamos a realização de audiência de instrução, prevista para novembro de 2020 e, em paralelo, iniciamos a negociação de Termo de Ajuste de Conduta com o Ministério Público do Trabalho. Tendo em vista o atual estágio do processo, acreditamos que a probabilidade de perda seja possível, no entanto, entendemos que o valor final poderá ser significativamente menor do que o valor originalmente requerido.

A implementação bem sucedida da nossa estratégia depende, em parte, da manutenção de uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, tornando-nos mais vulneráveis a atrasos.

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

h. à regulação dos setores em que o emissor atue

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

O setor de aviação civil está sujeito a leis, regulamentos e portarias nacionais e internacionais (inclusive leis norte-americanas e europeias) cada vez mais rigorosas no que se refere à proteção ao meio ambiente, incluindo as normas relativas a emissões atmosféricas, níveis de ruído, descargas em águas superficiais e subterrâneas, qualidade da água potável, manejo de substâncias perigosas, óleos lubrificantes e resíduos. Essas leis e regulamentos são aplicados e fiscalizados por diversas autoridades governamentais. A inobservância dessas leis e regulamentos pode sujeitar a parte infratora a sanções administrativas e criminais, além da obrigação de reparar ou indenizar danos causados ao meio ambiente e a terceiros. De acordo com leis e regulamentações ambientais brasileiras, a desconsideração da personalidade jurídica pode ser requerida para ajudar a fornecer recursos financeiros suficientes para a recuperação de danos causados ao meio ambiente. No que diz respeito à responsabilidade civil, as leis ambientais brasileiras adotam um regime de responsabilidade objetiva e solidária. Desta forma, podemos ser responsabilizados, por exemplo, por danos ambientais causados por terceiros contratados para realizar o descarte dos resíduos sólidos gerados nas operações entre outras atividades. Além disso, caso não tenhamos todas as licenças e autorizações ambientais válidas consideradas necessárias pelas autoridades ambientais para executar nossas atividades, bem como não cumpramos suas exigências técnicas, podemos estar sujeitos a multas pecuniárias que, a depender do grau de irregularidade, podem chegar ao valor de até R$10 milhões, ou mesmo a suspensão total ou parcial de nossas atividades, de acordo com o Decreto Federal nº 6.514/2008, além da condenação de pagamento de indenizações. Normas estaduais e municipais podem impor sanções administrativas distintas e em valores inferiores ou superiores ao citado.

Em 2016, a ICAO adotou uma resolução criando o *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA), que fornece uma estrutura para uma medida global com base no mercado para estabilizar as emissões de dióxido de carbono ou CO2 na aviação civil internacional (por exemplo, voos de aviação civil que partem em um país e chegam em um país diferente). O CORSIA está sendo implementado em fases, começando com a participação voluntária dos estados membros da OACI durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma primeira fase (de 2024 a 2026) e uma segunda fase (em 2027). Atualmente, o CORSIA se concentra na definição de padrões para monitoramento, relatório e verificação de emissões de operadores aéreas, bem como na definição de etapas para compensar as emissões de CO2 após 2020. Esperamos relatar nossas emissões às autoridades brasileiras a partir de 2020. Espera-se que o Brasil se torne signatário do CORSIA em 2027. A medida em que a maioria dos países em que operamos continue sendo estados membros da ICAO, no futuro poderemos ser afetados por regulamentos adotados de acordo com a estrutura do CORSIA. A proliferação de regulamentações e impostos nacionais sobre emissões de CO2 nos países em que temos operações domésticas, incluindo regulamentações ambientais que o setor de transporte aéreo enfrenta no Brasil, também pode afetar nossos custos operacionais e nossas margens. Preocupações com mudanças climáticas e impactos das emissões dos gases do efeito estufa podem resultar em regulamentação adicional ou tributação das emissões de aeronaves no Brasil, nos Estados Unidos ou na Europa. Nossos resultados financeiros e operacionais podem ser afetados no futuro em razão da adoção de tais normas no Brasil, nos Estados Unidos e/ou na Europa.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

A União Europeia propôs uma diretiva de acordo com a qual o regime de negociação das emissões existentes, ou ETS, em cada Estado-Membro da União Europeia, deveria ser estendido a todas as empresas aéreas. Essa diretiva nos obrigaria a obter permissões de emissão anual para operar rotas para e a partir de Estados-Membro da União Europeia. Essa proposta afetaria apenas os voos dentro da Europa, mas há a possibilidade de extensão da diretiva para todos os voos no futuro. Atualmente, nós operamos duas rotas partindo e saindo da Europa, e atendemos destinos adicionais na Europa por meio de acordos de *codeshare* com a TAP, em decorrência da qual, muito provavelmente, seremos obrigados a participar de alguma forma de um programa internacional de emissões de aeronaves no futuro, o que pode envolver custos significativos.

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

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

Alterações na estrutura da regulamentação da aviação civil brasileira poderão afetar de forma adversa nosso negócio e resultados operacionais, incluindo nossa competitividade e estrutura de custos.

As autoridades brasileiras do setor de aviação civil monitoram e influenciam os acontecimentos do mercado de aviação civil no Brasil. Por exemplo, em julho de 2014, a ANAC estabeleceu critérios rigorosos a serem observados pelas empresas de transporte aéreo para a criação de novas rotas ou frequências adicionais de voos. As políticas da ANAC e das outras autoridades brasileiras que fiscalizam o setor da aviação podem afetar negativamente nossas operações.

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

Atuamos em um setor altamente regulado e em um ambiente legislativo que nos expõe a diversos riscos de litigância e compliance que poderiam afetar adversamente nossos resultados operacionais. Tal legislação pode ser alterada, em certos momentos, significativamente, em decorrência de eventos políticos, econômicos ou sociais.

Estamos sujeitos a diversas legislações federais, estaduais e municipais, que incluem a legislação (i) de proteção do consumidor, inclusive no que se refere à responsabilidade pelos produtos vendidos; (ii) que regula a realização de publicidade e à forma que anunciamos nossos produtos; (iii) trabalhista; (iv) tributária; (v) de proteção de dados; e (vi) que regula o mercado de capitais.

A legislação e regulamentação relacionada a privacidade, proteção de dados, proteção dos consumidores e o negócio de publicidade digital estão evoluindo e estão potencialmente sujeitas a mudanças de interpretação e possivelmente trarão impactos negativos. Eventuais alterações da legislação e regulamentação referida acima, bem como da interpretação desta, podem gerar custos expressivos para a Companhia bem como obrigá-la a alterar suas práticas de negócios.

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

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

A Companhia está sujeita à legislação de proteção de dados pessoais, tais como o Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/14) e a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2019 ou "LGPD") e seus regulamentos relacionados, incluindo aqueles a serem editados pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados (“ANPD”).

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

Caso não esteja em conformidade com a LGPD ou a quaisquer outras leis ou regulamentos de privacidade promulgados ou aprovados no Brasil ou em outras jurisdições em que a Companhia ou suas controladas operam direta ou indiretamente, a Companhia e suas controladas poderão ser demandadas pelos titulares de dados pessoais com relação aos direitos previstos na LGPD, podem ser demandados extrajudicialmente ou judicialmente por órgãos de proteção ao consumidor. Além disso, podem estar sujeitos às sanções, de forma isolada ou cumulativa, de (i) advertência com indicação de prazo para adoção de medidas corretivas, (ii) obrigação de divulgação de incidente, (iii)suspensão parcial do funcionamento do banco de dados a que se refere a infração pelo período máximo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até a regularização da atividade de tratamento pelo controlador, em caso de reincidência, (iv) suspensão do exercício da atividade de tratamento dos dados pessoais a que se refere a infração pelo período máximo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, em caso de reincidência, (v) bloqueio temporário e/ou eliminação de dados pessoais, (vi) proibição parcial ou total do exercício de atividades relacionadas a tratamento de dados, e (vii) multa (simples ou diária) de até 2% (dois por cento) do faturamento da empresa, grupo ou conglomerado no Brasil no seu último exercício, excluídos os tributos, até o montante global de R$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) por infração, além de obrigações de indenizar os titulares de dados afetados, sendo que as penalidades passarão a ser aplicadas a partir de agosto de 2021.

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

i. aos países estrangeiros onde o emissor atue

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

j. a questões socioambientais

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

k. riscos relacionados a fatores macroeconômicos

O surto do Coronavírus (COVID-19) e as consequentes as medidas adotadas mundialmente na tentativa de contenção do vírus, em especial restrições à circulação de pessoas podem afetar adversamente as operações das empresas do setor aéreo, incluindo a Companhia. O surto mundial pode impactar a economia global e brasileira e os mercados financeiro e de capitais, levar a uma maior volatilidade no mercado de capitais global, bem como impactar diretamente os negócios e o resultado da Companhia e a consequente precificação de nossas ações.

No final de 2019, a COVID-19 foi detectada pela primeira vez em Wuhan, na China. Em março de 2020, a OMS decretou que o surto do Coronavírus (COVID-19) configura uma pandemia em escala global, e as autoridades governamentais de todo o mundo implementaram medidas para reduzir a propagação da COVID-19. Estas medidas afetaram negativamente a força de trabalho, o poder aquisitivo da população e os mercados financeiros globais e levaram a uma crise econômica em muitos países, inclusive no Brasil.

As nossas operações, bem como as operações das sociedades direta ou indiretamente controladas por nós, sofreram um impacto relevante durante os meses de abril e maio de 2020, o que poderá continuar enquanto durarem as restrições de circulação de pessoas impostas por autoridades governamentais para reduzir a propagação da COVID-19. Além disso, uma recessão e/ou desaceleração econômica global, notadamente no Brasil, incluindo aumento do desemprego, que pode resultar em menor atividade comercial, tanto durante a pandemia do COVID-19 quanto depois que o surto diminuir, tem potencial para continuar reduzindo a demanda por passagens aéreas. Como resultado, acreditamos que a pandemia provocada pelo novo Coronavírus continuará a afetar negativamente nossos negócios, condição financeira, resultados operacionais, liquidez e fluxos de caixa.

Acreditamos ainda que a extensão dos impactos da pandemia dependerá de desenvolvimentos futuros, que são altamente incertos e imprevisíveis, incluindo, dentre outros, a duração e a distribuição geográfica do surto, sua gravidade, as ações para conter o vírus ou tratar seu impacto e com que rapidez e até que ponto as condições econômicas e operacionais usuais podem ser retomadas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Após a diminuição do surto do COVID-19, nós, incluindo nossas controladas e sociedades adquiridas, podemos continuar a ter impactos materialmente adversos em nossos negócios como resultado do impacto econômico nacional e global, incluindo qualquer recessão, desaceleração econômica ou aumento nos níveis de desemprego no Brasil que ocorreu ou possa vir a ocorrer. Ainda, dependemos de eventuais novas ondas de disseminação do surto do COVID-19, como pôde ser observado em países nos quais as restrições à circulação haviam sido reduzidas.

A extensão dos efeitos do COVID-19 na economia global, em especial a economia brasileira, e sobre o sistema financeiro e os mercados financeiros e de capitais, não pode ainda ser dimensionada, o que pode acarretar uma crise de graves proporções podendo vir a impactar de forma adversa e relevante os negócios e os resultados da Companhia. O impacto final do surto do COVID-19 é altamente incerto. Para informações sobre o impacto da COVID em nossas vendas, vide item 10.9 deste Formulário de Referência. Até a data deste Formulário de Referência, as informações referentes ao impacto do surto do COVID-19 em nossos negócios foram apresentadas nos itens 7.1, 10.1, 10.2, 10.8 e 10.9 deste Formulário de Referência.

Na data deste Formulário de Referência, não é possível assegurar se, futuramente, tal avaliação será prejudicada ou a extensão de tais prejuízos, tampouco é possível assegurar que não haverá incertezas materiais na nossa capacidade de continuar operando os nossos negócios.

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

Surtos ou potenciais surtos de doenças (a exemplo do COVID-19) podem ter um efeito adverso no mercado de capitais global (incluindo o mercado de capitais em que nossas ações são negociadas), na economia global (incluindo a economia brasileira) e na cotação das ações de nossa emissão. Historicamente, algumas epidemias e surtos regionais ou globais, como zika vírus, vírus ebola, vírus H5N5 (popularmente conhecida como gripe aviária), a febre aftosa, vírus H1N1 (influenza A, popularmente conhecida como gripe suína), a síndrome respiratória do oriente médio (MERS) e a síndrome respiratória aguda grave (SARS) afetaram determinados setores da economia dos países em que essas doenças se propagaram.

Em 11 março de 2020, a OMS declarou a pandemia do vírus COVID-19, doença causada pelo novo Coronavírus (Sars-Cov-2). Na prática, a declaração significou o reconhecimento pela OMS de que o vírus se disseminou por diversos continentes com transmissão sustentada entre as pessoas. A declaração da pandemia do COVID-19 pela OMS desencadeou severas medidas restritivas por parte de autoridades governamentais no mundo todo, a fim de controlar o surto, resultando em medidas restritivas relacionadas ao fluxo de pessoas, incluindo quarentena e *lockdown*, restrições às viagens e transportes públicos, fechamento prolongado de locais de trabalho, interrupções na cadeia de suprimentos, fechamento do comércio e redução de consumo de uma maneira geral pela população.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

As medidas descritas acima aliadas às incertezas provocadas pelo surto do COVID-19 tiveram um impacto adverso na economia e no mercado de capitais global, incluindo no Brasil, inclusive causando oito paralisações (*circuit-breakers*) das negociações na B3 durante o mês de março de 2020. A cotação da maioria dos ativos negociados na B3, incluindo a cotação das ações de nossa emissão, foi adversamente afetada em razão do surto do COVID-19. Não podemos garantir que a cotação das ações de nossa emissão não atingirá patamares inferiores aos mínimos verificados durante a disseminação da atual pandemia.

Adicionalmente, qualquer mudança material nos mercados financeiros globais ou na economia brasileira pode diminuir o interesse de investidores em ativos brasileiros, incluindo as ações de nossa emissão, o que pode afetar adversamente a cotação dos mencionados ativos, além de pode dificultar o acesso ao mercado de capitais e financiamento das operações da Companhia no futuro e em termos aceitáveis.

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Além disso, o Brasil atravessou uma recessão de 2014 a 2016 e desde 2017, a economia vem crescendo em ritmo lento. O PIB cresceu 1,0% em 2017, 1,1% em 2018, 1,1% em 2019, retraiu 1,5% no primeiro trimestre de 2020, e de acordo com o relatório Focus, espera-se uma contração em torno de 5,03% em 2020. O governo federal brasileiro está enfrentando crescentes pressões para implementar as reformas econômicas. Não podemos prever quais medidas serão tomadas pelo governo brasileiro em face de pressões macroeconômicas crescentes ou de outro modo.

Os desdobramentos no cenário político brasileiro. Existe ainda incerteza relacionada ao fato de o governo federal brasileiro implementar ou não mudanças em políticas ou regulamentações que afetem esses ou outros fatores no futuro, que poderiam afetar o desempenho econômico e contribuir para a incerteza econômica no Brasil, o que pode nos afetar de forma adversa, bem como as nossas ações preferencias, incluindo na forma de ADSs. Recentes instabilidades econômicas e políticas levaram à uma percepção negativa da economia brasileira e uma maior volatilidade no mercado de capitais brasileiro, o que também pode nos afetar de forma adversa, bem como as nossas ações preferencias, inclusive sob a forma de ADSs.

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

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

No mesmo sentido, a crise político-econômica vivenciada pelo país entre 2015-2016, teve um impacto relevante nas taxas de desemprego, diminuindo o poder aquisitivo da população e, consequentemente o consumo no país. Recentemente, o mundo tem sido afetado por uma pandemia (COVID-19) que tem provocado impactos econômicos negativos globais, dos quais nós ainda não conseguimos quantificar.

Como resultado da pandemia, acredita-se que o poder aquisitivo da população brasileira reduzirá, o que poderá provocar uma redução relevante no consumo e impactar a demanda por passageiros de viagens aéreas. O impacto na demanda por viagens aéreas poderá afetar negativamente os nossos resultados e a nossa situação econômica.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

Até a data deste Formulário de Referência, o presidente Jair Bolsonaro está sendo investigado pelo Supremo Tribunal Federal pela suposta prática de atos impróprios alegados pelo ex-ministro da Justiça, Sr. Sergio Moro. Segundo o ex-ministro, o presidente teria praticado pressão política para a nomeação de determinados funcionários da polícia federal brasileira. Quaisquer consequências resultantes dessa investigação, incluindo uma potencial abertura de processo de impeachment, poderiam ter efeitos adversos relevantes no ambiente político e econômico no Brasil, bem como em negócios que operam no Brasil, inclusive em nossos negócios.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

A moeda brasileira é historicamente volátil e desvalorizou frequentemente ao longo das últimas três décadas. Durante este período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e adotou várias políticas de taxa de câmbio, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas (durante a qual a frequência de ajustes variou de diariamente para mensalmente), controles de câmbio, mercados de taxas de câmbio duplos e um sistema de taxa de câmbio flutuante. Embora a desvalorização do real no longo prazo seja geralmente relacionada à taxa de inflação no Brasil, a desvalorização do real em menores períodos de tempo resultou em alterações significativas na taxa de câmbio em relação ao real, ao dólar norte-americano e a outras moedas. Na comparação entre 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2018, o real apresentou uma desvalorização de 17,1%. A taxa de câmbio real/dólar norte-americano reportada pelo Banco Central era de R$3,83 por dólar norte-americano em 30 de junho de 2019 e R$5,48 por dólar norte-americano em 30 de junho de 2020, o que reflete uma desvalorização de 33,4% do real frente ao dólar norte-americano. A taxa de câmbio real/dólar norte-americano reportada pelo Banco Central era de R$3,87 por dólar norte-americano em 31 de dezembro de 2018 e R$4,03 por dólar norte-americano em 31 de dezembro de 2019, o que reflete uma desvalorização de 4,0% do real frente ao dólar norte-americano. Não existe garantia de que o real não depreciará contra o dólar norte-americano ou outras moedas no futuro. Desde o surto de COVID-19, o real se depreciou cerca de 36% em relação ao dólar norte-americano e a taxa de câmbio real / dólar norte-americano reportada pelo Banco Central era de R$5,476 por dólar norte-americano em 30 de junho de 2020. Não há garantia de que o real não depreciará ainda mais o dólar norte-americano ou outras moedas no futuro.

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

Grande parte de nossas receitas são denominadas em reais, e uma parte significativa de nossas despesas operacionais, como combustível, determinados contratos de arrendamento operacional de aeronave, determinados contratos de manutenção de horas de voo e seguro de aeronave são denominados em ou atrelados à moeda estrangeira. Além disso, nós temos e podemos incorrer em valores substanciais de arrendamento operacional ou obrigações financeiras denominadas em dólares norte-americanos, custos com combustível atrelados ao dólar norte-americano e dívidas denominadas em dólar norte-americano no futuro ou exposições semelhantes a outras moedas estrangeiras. Em 30 de junho de 2020 e 2019, e em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, 24,2% 43,7% 41,3%, 43,2% e 41,4% de nossos custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas, respectivamente, eram denominados em ou atreladas à moeda estrangeira.

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

De acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, ou IPCA, as taxas de inflação no Brasil eram de 2,1% e 3,4%, para os períodos findos em 30 de junho de 2020 e 2019, e 4,3%, 3,8% e 2,9%, para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente. O Brasil pode enfrentar altos níveis de inflação no futuro, e pressões de inflação podem levar a uma intervenção governamental na economia e a uma introdução de políticas que podem nos afetar adversamente e afetar o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs. No passado, as intervenções governamentais brasileiras incluíam a manutenção de uma política monetária restritiva, com altas taxas de juros, que restringiu a disponibilidade de crédito e reduziu o crescimento da economia, o que causou volatilidade nas taxas de juros. Por exemplo, a taxa de juros oficial do Brasil oscilou de 10,0% no começo de 2014 para 14,25% em 2016, seguido por uma série de reduções em 2017, 2018 e 2019, o que reduziu a taxa SELIC para 4,50% em 31 de dezembro de 2019, e 2,0% em 30 de junho de 2020, conforme estabelecido pelo Comitê de Política Monetária do Banco Central do Brasil – COPOM. Por outro lado, políticas mais flexíveis do Governo Federal e do Banco Central e reduções das taxas de juros causaram e poderão continuar a causar aumentos na inflação e, consequentemente, crescimento de volatilidade e necessidade de aumentos repentinos e significativos das taxas de juros, o que poderá nos afetar negativamente e aumentar nossa dívida.

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

O Brasil perdeu seu grau de investimento na classificação de crédito da dívida soberana de acordo com as três principais agências de classificação de crédito dos Estados Unidos, a Standard & Poor's, a Moody's e a Fitch. A Standard & Poor's rebaixou a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil de BBB-minus para BB-plus em setembro de 2015 e, subsequentemente, rebaixou para BB em fevereiro de 2016 e manteve sua perspectiva negativa na classificação, citando as dificuldades fiscais e recessão econômica do Brasil como sinais de piora da situação do crédito. Em dezembro de 2015, a Moody's realizou a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil como Baa3 e, na revisão, rebaixou a classificação de crédito soberano do Brasil em fevereiro de 2016 para Ba2 com uma perspectiva negativa, citando a possibilidade de maior deterioração dos números da dívida brasileira e uma recessão e situação política desafiadora. A Fitch rebaixou a classificação de crédito soberano do Brasil para BB-plus com uma perspectiva negativa em dezembro de 2015, citando o déficit orçamentário que aumenta rapidamente no país e a recessão pior do que a esperada, e rebaixou novamente a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil em maio de 2016 para BB com uma perspectiva negativa. Em 11 de janeiro de 2018, a Standard & Poor's rebaixou o rating de crédito soberano do Brasil devido a preocupações com um grande déficit, a reforma previdenciária paralisada e as eleições presidenciais. Em 23 de fevereiro de 2018, a Fitch rebaixou ainda mais a classificação de crédito soberano do Brasil para BB-menos, com perspectiva estável. Em 9 de abril de 2018, a Moody's reafirmou o rating Ba2, mas elevou a perspectiva de negativa para estável, alegando que o vencedor das eleições presidenciais de outubro de 2018 aprovará reformas fiscais. Em 11 de dezembro de 2019, a Standard & Poor's manteve o rating de crédito do Brasil em BB- com uma perspectiva positiva.

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

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

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

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Se a Taxa CDI ou a LIBOR aumentarem, nossas amortizações dos empréstimos, arrendamentos operacionais e financeiros também aumentariam, e nós podemos não ser capazes de ajustar nossas tarifas para compensar este aumento. Por exemplo, nossas amortizações nos termos de diversos arrendamentos operacionais e financeiros e aeronave com dívida financiada estão atreladas à LIBOR. O saldo dos nossos empréstimos e financiamentos devido de acordo com nossos contratos de arrendamento financeiro de aeronaves com dívida financiada atrelados à LIBOR totalizaram R$1.232,6 milhões em 31 de dezembro de 2017, R$1.049,9 milhões em 31 de dezembro de 2018, R$896,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 e R$856,3 milhões em 30 de junho de 2020.

Aumentos significativos no consumo, inflação ou outras pressões macroeconômicas podem gerar um aumento nessas taxas. Alterações na Taxa CDI ou na LIBOR podem ter um efeito adverso sobre nós. Um aumento de 50 pontos (0,50%) na Taxa CDI representaria despesas adicionais com juros de R$5,3 milhões ao ano. Já um aumento de mesma magnitude (50 pontos) na LIBOR aumentaria nossas despesas com juros em R$0,5 milhão.

Além disso, várias taxas de juros e outros índices que são considerados “benchmarks” (incluindo LIBOR e Euro Interbank Offered Rate, ou EURIBOR) são objeto de recentes orientações normativas nacionais e internacionais e outras propostas de reforma. Algumas destas reformas já são eficazes, enquanto outras ainda serão implementadas, incluindo a maioria das previsões do Regulamento de Referência da UE (Regulamento (UE) 2016/1011) ou o Regulamento Benchmarks (*Benchmarks Regulations*).

Em particular, em 2017, o Chefe do Executivo da Autoridade de Conduta Financeira do Reino Unido, ou FCA, anunciou que a FCA não irá mais persuadir ou obrigar os bancos a apresentar taxas para o cálculo da LIBOR após 2021. Este anúncio indica que a continuidade da LIBOR na base atual não pode e não será garantida após 2021, e parece provável que a LIBOR será descontinuada ou modificada até 2021. Esta e outras reformas podem fazer com que os benchmarks desempenhem de forma diferente do passado, ou para desaparecer totalmente, ou ter outras consequências, que não podem ser totalmente antecipadas, que introduzem uma série de riscos para nós, incluindo riscos jurídicos decorrentes de possíveis mudanças exigidas na documentação de transações novas e existentes, riscos financeiros decorrentes de quaisquer alterações na avaliação de instrumentos financeiros conexos com a taxa referencial, riscos de preços decorrentes de como as mudanças nos índices de referência poderiam impactar nos mecanismos de preços em alguns instrumentos, riscos operacionais decorrentes da potencial necessidade de adaptar sistemas de tecnologia da informação, infraestrutura de relatórios comerciais e processos operacionais, e conduzir riscos decorrentes do impacto potencial de comunicação com contrapartes e envolvimento durante o período de transição. Os marcos de referência de substituição, o calendário e os mecanismos de implementação ainda não foram confirmados pelos bancos centrais. Consequentemente, não é atualmente possível determinar se, ou em que medida, tais alterações nos afetam. No entanto, a implementação de taxas de referência alternativas pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, resultados operacionais, condição financeira e perspectivas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

Oferecemos produtos e serviços que dependem do desempenho e confiabilidade da infraestrutura no Brasil e no exterior. Historicamente, investimentos públicos na construção e no desenvolvimento de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias foram relativamente baixos, o que afetou a demanda por turismo interno e também poderia afetar nossa capacidade de conduzir nossas operações ou limitar nossos planos de expansão, bem como causar atrasos e aumento dos custos de operação. Por exemplo, em 2007, o Brasil passou por uma relevante crise em seus sistemas de controle de tráfego aéreo, o que impactou negativamente as viagens aéreas e a indústria do turismo como um todo. Investimentos públicos e/ou privados insuficientes na expansão da infraestrutura brasileira, particularmente nos aeroportos, portos e outros meios de transporte, poderiam gerar uma queda maior do que o esperado nos lucros e nas taxas de crescimento, o que pode afetar negativamente a nós e às projeções de crescimento. Em especial, a falta ou a insuficiência de investimentos na manutenção do nosso principal hub no aeroporto de Viracopos pode impactar na atividade e operação do aeroporto em geral, e, em consequência, nos afetar negativamente. Por exemplo, a Aeroportos Brasil, que detém a concessão para a operar o aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de recuperação judicial em 2018, pois não cumpriu suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal, dentre outras obrigações presvistas no contrato de concessão. Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de recuperação judicial da Aeroportos Brasil que, dentre outras medidas, consiste em devolver à ANAC a concessão da operação do aeroporto de Viracopos para iniciar um novo processo de licitação da concessão a um novo operador. Em 18 de fevereiro de 2020, o Juízo da recuperação judicial homologou o plano de recuperação judicial e, em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil apresentou requerimento à ANAC para relicitação do aeroporto de Viracopos, em cumprimento ao plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o Governo Federal publicou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando a relicitação do aeroporto de Viracopos. O Ministério da Infraestrutura deverá submeter ao conselho do PPI a avaliação, no prazo de 90 dias, da possibilidade de transferência das dívidas adquiridas pela atual concessionária junto aos financiadores para o novo concessionário. Ainda não há prazo para realização do leilão. A relicitação está em fase de estudos, sendo que as análises cujo prazo de encaminhamento ao Ministério da Infraestrutura era até 09 de setembro de 2020 tiveram seu prazo prorrogado para janeiro de 2021.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

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

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

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Informações qualitativas e quantitativas sobre risco de mercado

Geral

Risco de mercado é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nos preços de mercado. Quaisquer dessas mudanças podem afetar adversamente o valor de nossos ativos e passivos financeiros ou de nossos futuros fluxos de caixa e lucros.

Os instrumentos derivativos financeiros em aberto nos expõem à perda de crédito na eventualidade de não-cumprimento dos contratos pelas outras partes.

O risco de mercado inclui três tipos de risco: risco de taxa de juros, cambial e de preço de mercadorias. As análises de sensibilidade apresentadas abaixo não consideram os efeitos que essas mudanças adversas podem ter sobre a atividade econômica global, nem considera ações adicionais que podemos tomar para reduzir nossa exposição a essas mudanças.

Risco de taxa de juros

O risco de taxa de juros é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nas taxas de juros do mercado. Nossa exposição ao risco de mudanças nas taxas de juros do mercado se refere principalmente às obrigações de longo prazo (incluindo arrendamentos operacionais e financeiros e demais financiamentos) sujeitas a taxas de juros variáveis.

Utilizamos contratos de swap (hedges de fluxo de caixa) para proteção contra flutuações de parte dos pagamentos relativos aos arrendamentos operacionais e mercantis, e de empréstimos e financiamentos em moeda estrangeira. Os contratos de swap são utilizados para proteção contra riscos de variação nas taxas de juros incorporadas em compromissos contratuais celebrados. Os termos essenciais dos contratos de swap foram pactuados em associação aos termos dos empréstimos, financiamentos e compromissos de arrendamento protegidos. Em 30 de junho de 2020, nossos hedges de fluxo de caixa incluíam contratos de swap de taxa de juros com valor de referência de R$33,4 milhões pelo qual recebemos uma taxa de juros variável atrelada ao LIBOR e pagamos taxas de juros fixas. A perda de R$8,6 milhões no valor de mercado do swap de taxa de juros foi reconhecida nas despesas financeiras. Em 30 de junho de 2020, nossos hedges de valor de mercado incluíam contratos de swap de taxa de juros com valor de referência de R$36,8 milhões, estabelecendo que recebamos uma taxa de juros fixa e paguemos uma taxa variável correspondente a uma percentagem do CDI sobre o valor nocional. O ganho de R$3,3 milhões no valor de mercado do swap de taxa de juros foi reconhecido nas receitas financeiras. Não houve nenhuma ineficácia significativa reconhecida no período de doze meses encerrado em 30 de junho de 2020.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Risco cambial

O risco cambial é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nas taxas de câmbio. Nossa exposição ao risco de mudanças nas taxas de câmbio se refere principalmente a empréstimos (incluindo arrendamentos financeiros) indexados ao dólar norte-americano (líquido de investimentos em dólares norte-americanos) e nossos títulos da TAP expressos em euros. Além disso, um pouco mais da metade de nossas despesas operacionais podem ser pagas em dólares norte-americanos ou ser afetadas por ele, tais como o combustível de aviação, pagamentos de arrendamento operacional de aeronaves e determinados pagamentos contratuais de manutenção por horas de voo.

Risco de preço de mercadorias

A volatilidade dos preços dos combustíveis de aviação é um dos riscos financeiros mais significativos para companhias aéreas. Para os períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2020 e 2019, e para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, o combustível de aviação representou 20,4%, 32,2%, 24,4%, 33,6% e 28,6%, respectivamente, de nossas despesas operacionais. Os preços internacionais do petróleo, determinados em dólares norte-americanos, são voláteis e não podem ser previstos com relevante certidão, uma vez que estão sujeitos a fatores globais, ambientais e geopolíticos. Preços de petróleo variaram substancialmente de 2009 a junho de 2018. Companhias aéreas geralmente utilizam contratos futuros de petróleo WTI ou óleo de aquecimento para proteção de sua exposição à variação dos preços do combustível de aviação. Procuramos mitigar os efeitos advindos da volatilidade do preço de combustíveis, principalmente através de instrumentos financeiros derivativos ou de contratos de preço fixo executados com a BR Distribuidora.

Risco de crédito

O risco de crédito é inerente a nossas atividades operacionais e financeiras, e esse risco é representado principalmente em nossas contas a receber e disponibilidades, incluindo depósitos bancários. O risco de crédito associado com nossas contas a receber inclui valores a pagar pelas principais empresas de cartão de crédito, que também têm um risco de crédito igual ou melhor do que nosso risco de crédito, e os das agências de viagens, vendas parceladas e governo, e pessoas físicas e demais entidades.

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

Risco de liquidez

O risco de liquidez é o risco de não ter recursos líquidos suficientes para atender a nossos compromissos financeiros como resultado de um desencontro no prazo ou no volume entre as receitas e as despesas esperadas.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Análise de sensibilidade

Nossa análise de sensibilidade mede o impacto do risco de taxa de juros, variações cambiais e risco de preço de mercadorias sobre o resultado financeiro, considerando dois diferentes cenários: (i) o cenário adverso, que pressupõe que a respectiva taxa de juros, taxa de câmbio ou preço da mercadoria piorará em 25% e (ii) o cenário remoto, que pressupõe que a respectiva taxa de juros, taxa de câmbio ou preço da mercadoria piorará em 50%.

			Para o período de três meses findo em 30 de junho de 2020	
Fator de Risco	**Instrumento Financeiro**	**Risco**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**
			(em milhares de R$)	
Financiamento	Taxa de juros	Aumento das taxas CDI, LIBOR ou TJLP	(2.861)	(5.721)
Exposição ao Euro (posição ativa)	Taxa de câmbio	Diminuição da taxa de câmbio do euro	(172.324)	(344.647)
Exposição ao dólar norte-americano (posição passiva)....	Taxa de câmbio	Aumento da taxa de câmbio do dólar norte-americano	(4.067.443)	(8.134.885)
Combustível das aeronaves	Custo por litro	Diminuição do preço de combustível de aviação WTI ou Costa do Golfo	(59.966)	(109.748)

			Para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2019	
Fator de Risco	**Instrumento Financeiro**	**Risco**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**
			(em milhares de R$)	
Financiamento	Taxa de juros	Aumento das taxas CDI, LIBOR ou TJLP	(29,430)	(58,860)
Exposição ao Euro (posição ativa)	Taxa de câmbio	Diminuição da taxa de câmbio do euro	(309,207)	(618,414)
Exposição ao dólar norte-americano (posição passiva)....	Taxa de câmbio	Aumento da taxa de câmbio do dólar norte-americano	(2,530,398)	(5,060,797)
Combustível das aeronaves	Custo por litro	Diminuição do preço de combustível de aviação WTI ou Costa do Golfo	(261,317)	(582,002)

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

Somos parte em diversos processos administrativos e judiciais no desenvolvimento normal de nossas atividades. Tais processos dizem respeito principalmente a demandas de natureza cível, tributária e trabalhista. Nossas provisões são registradas conforme os regramentos contábeis, sendo constituídas provisões para processos avaliados por nossos consultores jurídicos com chance de perda provável.

O critério de relevância adotado para descrição dos processos judiciais e administrativos neste Formulário de Referência foi a existência: de processos judiciais e/ou administrativos que, independente, do valor de causa, possam vir a causar impacto financeiro relevante para a Companhia e/ou possam vir a impactar adversamente a nossa imagem, nossas estratégias ou, de maneira relevante, as nossas atividades.

Contingências Trabalhistas

Em 30 de junho de 2020, nós e nossas controladas figurávamos como parte em 2.461 processos trabalhistas, os quais envolviam o valor de, aproximadamente, R$ 307,3 milhões (valor da causa). Destas reclamações, foram estabelecidas provisões para contingências trabalhistas de R$47,0 milhões.

Destacamos como relevante o seguinte processo:

1.	
Processo nº	0000204-96.2017.5.10.0017 (Ação Civil Pública)
Juízo	17ª Vara do Trabalho de Brasília/DF – Justiça do Trabalho da 10ª Região/DF
Instância	1ª
Data de Instauração	22/02/2017
Partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho - 10ª Região Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Obrigações de fazer e não fazer relacionadas com jornada de trabalho e pagamento de indenização por danos morais coletivos de R$65,8 milhões.

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

Principais Fatos	Trata-se de Ação Civil Pública, ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho ("MPT") contra a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., requerendo, em síntese, que a Companhia: (a) seja proibida de exigir mais de duas horas extras por dia de trabalho; (b) conceda intervalo de 11 horas entre dois expedientes de trabalho; (c) conceda um descanso semanal remunerado de 24 horas; (d) conceda folgas aos domingos uma vez a cada três semanas para os homens e uma vez a cada 15 dias para as mulheres; (e) conceda intervalo para refeição e descanso;e (f) registre os horários de entrada, saída e intervalos. O MPT requer que as obrigações acima sejam impostas sob pena de multa de R$5.000,00 por irregularidade (ainda que mais de uma irregularidade seja verificada em relação a uma mesma pessoa). O MPT requer, ainda, que tais obrigações sejam deferidas em caráter liminar, para que as obrigações sejam impostas antes de uma decisão definitiva no processo, bem como que seja a empresa condenada a efetuar pagamento a título de indenização por danos morais coletivos no valor de R$65,8 milhões. A liminar requerida pelo MPT não foi concedida. A ação encontra-se em fase de conhecimento, aguardando audiência de instrução (agendada para 10/11/2020) e a Companhia está em processo de negociação com os Sindicatos de aeroviários para assinatura de acordo coletivo sobre o tema. Também há negociação com o MPT para firmar um Termo de Ajuste de Conduta. A Companhia classifica a probabilidade de perda como possível e espera que o desembolso relacionado à ação seja significativamente inferior ao valor reivindicado.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Caso o processo seja julgado procedente, a Companhia poderá ser condenada ao cumprimento das obrigações de fazer e não fazer, sob pena de aplicação de multas por descumprimento, e pagamento de indenização por danos morais coletivos, o que poderá gerar impactos operacional e financeiro relevantes para a Companhia.

Contingências Tributárias

Em 30 de junho de 2020, figurávamos como parte em 183 processos, judiciais e administrativos, de natureza tributária, os quais totalizavam o valor aproximado de R$259 milhões.

Desses 183 processos, 119 processos discutem, no âmbito administrativo e judicial, o pagamento do adicional de 1% da COFINS na importação de aeronaves, simuladores de voos, partes e peças. O valor aproximado dos 119 processos era de R$129,6 milhões. Deste valor, conforme avaliado por nossos advogados internos e externos, temos chances de perda possível, motivo pelo qual não efetuamos provisões contábeis. Para mais informações sobre estes processos, vide item 4.6 deste Formulário de Referência.

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

Além dos processos em que se discute o pagamento do adicional de 1% da COFINS na importação de aeronaves, simuladores de voos, partes e peças, também são consideradas relevantes as seguintes ações:

1. Processo nº 10830.720817/2013-10	
Juízo	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF
Instância	2ª instância administrativa
Data de Instauração	20/02/2013
Partes no processo	Polo Ativo: Secretaria da Receita Federal do Brasil Polo Passivo: TRIP – Linhas Aéreas S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 7.218.240,84
Principais Fatos	Auto de Infração lavrado em razão da suposta:(i) Ausência de adição de variações cambiais passivas, decorrentes de contratos de leasing financeiro registrados no passivo ao demonstrativo de apuração do Regime Tributário de Transição ("RTT"); (ii) Amortização de ágio/"goodwill" em desacordo com a legislação; e (iii) Exclusão indevida no demonstrativo de apuração do Regime Tributário de Transição ("RTT") de serviços de manutenção, partes e peças utilizadas para a reforma de aeronaves pertencentes a terceiros. Atualmente o processo aguarda julgamento de Recurso de Ofício pelo CARF.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Caso não pague espontaneamente, estará sujeito à ação de execução a ser proposta pelo Fisco. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda na demanda.

2. Processo nº 16561.720058/2014-61	
Juízo	Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil
Instância	1ª instância administrativa
Data de Instauração	17/06/2014
Partes no processo	Polo Ativo: Secretaria da Receita Federal do Brasil Polo Passivo: Azul S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 5.776.912,52

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

Principais Fatos	Auto de Infração lavrado para cobrança de débitos de IRPJ e CSL decorrentes de lucros e rendimentos auferidos no exterior. Aguarda-se julgamento de Impugnação.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Caso não pague espontaneamente, estará sujeito à ação de execução a ser proposta pelo Fisco. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda na demanda.

3. Processo nº 13896.901360/2018-72	
Juízo	Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil
Instância	1ª instância administrativa
Data de Instauração	22/02/2018
Partes no processo	Polo Ativo: Secretaria da Receita Federal do Brasil Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 8.747.579,68
Principais Fatos	Pedido de compensação não-homologado, em razão do não reconhecimento de créditos de IRPJ. Aguarda-se julgamento da Manifestação de Inconformidade apresentada.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Caso não pague espontaneamente, estará sujeito à ação de execução a ser proposta pelo Fisco. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda na demanda.

4. Processo nº 13896.901361/2018-17	
Juízo	Delegacia de Julgamento da Receita Federal do Brasil
Instância	1ª instância administrativa
Data de Instauração	22/02/2018
Partes no processo	Polo Ativo: Secretaria da Receita Federal do Brasil Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

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

Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 6.315.215,44
Principais Fatos	Pedido de compensação não-homologado, em razão do não reconhecimento de créditos de PIS e COFINS. Aguarda-se julgamento da Manifestação de Inconformidade apresentada.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	Os negócios habituais da Companhia não serão prejudicados em caso de perda, cenário no qual terá que efetuar o pagamento do valor indicado acima, devidamente atualizado. Caso não pague espontaneamente, estará sujeito à ação de execução a ser proposta pelo Fisco. Além das consequências financeiras, não foram vislumbradas outras consequências em caso de perda na demanda.

Contingências Cíveis

Em 30 de junho de 2020, nós e nossas controladas figurávamos como parte em 21.448 ações de natureza cível e procedimentos administrativos, das quais 5.982 são classificadas como prováveis, havendo uma provisão para contingências cíveis de R$104,2 milhões.

Para ações relacionadas a processos judiciais perante o Juizado Especial Cível - JEC, classificadas como perda possível ou provável, nossa política de provisionamento é baseada em critérios fixos e pré-estabelecidos, estimados com base em informações históricas de sinistros semelhantes. A apuração dos valores em discussão é feita com base no valor que o autor atribuiu a tal disputa e o respectivo pedido, (sujeito ao limite de R$5.000,00 por autor). Como resultado dessa política de provisionamento, sujeita à possibilidade de revisão por nosso jurídico interno durante o curso desses processos, os valores provisionados podem não corresponder aos valores efetivamente em discussão.

Outrossim, com exceção das ações relacionadas a processos judiciais perante o Juizado Especial Cível – JEC, nossa política de provisionamento, baseada em eventos passados e considerando a probabilidade de saída de recursos, baseou-se informações históricas de sinistros semelhantes e estimou contabilmente o valor dessas obrigações, sujeitas à possibilidade de revisão por nosso jurídico interno durante o curso desses processos, motivo pelo qual os valores provisionados podem não corresponder aos valores efetivamente em discussão.

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

Dentre as ações de natureza cível acima mencionadas, consideramos relevantes:

1.	
Processo nº	0151682-86.2006.8.26.0100
Juízo	13ª Vara Cível do Fórum Central da Comarca de São Paulo/SP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	15/05/2006
Partes no processo	Autor: Massa Falida de Banco Santos S.A. Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$1.643.629,29 (valor histórico)
Principais Fatos	Trata-se de Ação de Execução de Título Judicial decorrente de Ação Monitória envolvendo o contrato de limite de crédito em conta corrente firmado entre as partes. A Ação Monitória foi julgada parcialmente procedente. Ambas as partes interpuseram recurso de apelação e o recurso do Autor foi provido. Após apresentação de Recurso Especial pela Azul, os autos retornaram à origem para execução do julgado. Assim, em 30/04/2013, o Banco Santos requereu a execução no importe de R$6.479.411,55. A Azul interpôs Agravo de Instrumento em 05/06/2013, o qual foi negado provimento. Em 18/12/2013 foi protocolada impugnação à execução com pedido de efeito suspensivo, considerando o excesso da execução, tendo sido depositado em juízo o valor incontroverso. Negado pedido de efeito suspensivo, autos foram remetidos à Contadoria judicial em 24/06/2016. Houve levantamento do valor incontroverso pelo Banco Santos, em que pese o Agravo de Instrumento provido interposto pela Azul. Permanece na expectativa da realização da perícia contábil. Azul concordou com honorários periciais e peticionou juntando guia de sua cota parte de honorários. Laudo pericial juntado aos autos. Azul apresentou impugnação em 29/08/2019 requerendo esclarecimentos complementares pelo perito, o qual ainda não fora intimado. Apesar de devidamente intimado, o perito ainda não se manifestou nos autos.
Chance de perda	Provável

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

Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R$ 21.679.295,37 data base 30.06.2020

2.	
Processo nº	5002801-15.2019.4.02.9999 (número antigo 0221577-28.2012.8.19.0001, em trâmite perante a 4ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro/RJ)
Juízo	8ª Turma Especializada do Tribunal Regional Federal da 2ª Região
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	12/06/2012
Partes no processo	Autor: Comissão de Defesa do Consumidor da Assembleia Legislativa do Estado do Estado do Rio de Janeiro – CODECON Réus: Azul Linha Aéreas Brasileiras S.A., Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., TAM Linhas Aéreas S.A., TRIP Linhas Aéreas S.A. e Webjet Linhas Aéreas S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Ilíquido
Principais Fatos	Trata-se de ação civil pública na qual a Comissão de Defesa do Consumidor da ALERJ alega que diversas empresas aéreas estariam agindo de forma abusiva ao cobrar penalidades em decorrência de cancelamento, remarcação de passagens aéreas e não comparecimento (*no show*) para embarque. Em 28/07/2015 foi proferida sentença julgando a ação parcialmente procedente, para determinar (i) a incidência do artigo 740 do Código Civil e seus parágrafos aos Contratos de Transporte Aéreo de Passageiros, independentemente dos tipos de tarifas praticadas, determinando que as Rés deixem de aplicar as cláusulas que oneram o consumidor acima de 5%, sob pena de multa diária de R$2.000,00 por cada infração, limitada ao dobro do preço pago pela passagem; (ii) que as Rés excluíssem de seus Contratos de Transporte e dos sítios eletrônicos qualquer menção à possibilidade de penalidade acima de 5%; e (iii) a condenação das Rés ao pagamento de danos materiais e morais causados aos consumidores individualmente, na forma simples, a ser apurado em fase de liquidação de sentença. Nesse cenário, visto que a ACP foi julgada parcialmente procedente pelo Juízo de primeira instância, as rés interpuseram recurso de apelação.

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

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

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

Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Caso a Companhia venha a ser condenada a pagar danos materiais e morais causados aos consumidores individualmente, a Companhia poderá vir a sofrer impacto financeiro e reputacional.

3.	
Processo nº	0046953-80.2016.4.01.3400
Juízo	13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	10/08/2016
Partes no processo	Autor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e TAM Linhas Aéreas S.A. Réu: Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 9.720.323,00 (valor histórico)
Principais Fatos	Trata-se de ação anulatória de multa aplicada pelo CADE pela suposta intempestividade na notificação de contratos de codeshare firmados entre as empresas TOTAL (posteriormente incorporada pela TRIP) e TAM, e TRIP e TAM. A penalidade foi aplicada, em junho de 2016, solidariamente à Azul (sucessora da TRIP) e à TAM, compreendendo multa e taxas administrativas para cada um dos contratos que supostamente deveriam ter sido notificados, no valor total de R$ 9.720.323,00. Em outubro de 2016 foi deferida tutela antecipada para suspender o crédito do CADE, mediante a apresentação de seguro garantia pelas partes. Em outubro de 2019 foi prolatada sentença julgando a ação parcialmente procedente. O juiz concluiu que (i) a multa por intempestividade não seria devida, levando em conta que o próprio CADE concluíra que os contratos não representavam risco à concorrência; (ii) as taxas para cada um dos contratos seriam devidas. Em março de 2020 as autoras interpuseram um recurso de apelação, requerendo a reforma parcial da sentença para afastar também a cobrança das taxas, bem como a concessão de efeito suspensivo, a qual foi deferida. Em abril, o CADE interpôs recurso de apelação. As autoras apresentaram contrarrazões em julho de 2020. Aguarda-se o CADE apresentar contrarrazões e, posteriormente, a remessa dos autos ao tribunal.

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

Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R$ 7.657.670,46 (valor histórico) - Em caso de perda, a Azul estará sujeita à execução da garantia, bem como pagamento de honorários entre 5 e 8% do valor atualizado da ação, devidos solidariamente com a TAM.

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

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

O valor total provisionado dos processos descritos no item 4.3 em 30 de junho de 2020 é de aproximadamente R$ 153,2 milhões.

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

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

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

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

4.5 - Processos Sigilosos Relevantes

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

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

Segue abaixo a descrição dos processos conexos que versam sobre o não recolhimento do 1% a título da COFINS no desembaraço aduaneiro das aeronaves:

1.
Valores envolvidos: R$129,6 milhões

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

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

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

2.

Valores envolvidos: R$5.290.000,00 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência
A Companhia discute em 6 ações civis públicas o cumprimento da Lei do Passe Livre, sendo parte do polo passivo em 6 processos (nºs 005043-93.2013.4.05.8500, 0000212-94.2016.4.05.8500, 0801131-50.2016.4.05.8500, 0000232-51.2017.4.05.8500, 0000462-93.2017.4.05.8500 e 5042778-38.2016.4.04.7000), os quais objetivam, essencialmente, condená-la a implantar o passe livre e gratuito às pessoas portadoras de deficiência e comprovadamente hipossuficientes, mediante a disponibilização de 2 (dois) assentos no transporte interestadual de passageiros.

Dada a probabilidade de prolação de decisões conflitantes e a existência de conexão entre as diversas ações, a União Federal ajuizou Conflito de Competência nº 136.708/SE. A Des. Convocada Marga Tesler, então relator do referido incidente, em decisão que, posteriormente, foi confirmada quando da análise de mérito, determinou a suspensão de todas as Ações Civis Públicas que objetivam a concessão do benefício do passe livre no transporte aéreo, para a reunião das ações propostas em separado, a fim de que sejam decididas conjuntamente pelo Juízo Federal da 3ª Vara da Seção Judiciaria do Estado de Sergipe, e não sejam proferidas decisões divergentes, em observância aos princípios da economia processual e da segurança jurídica. No âmbito do Processo n.º 0005043-93.2013.4.05.8500, o Ministério Público Federal de Sergipe requereu a antecipação dos efeitos da

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

tutela para que seja determinada a reserva de 02 (duas) poltronas, por aeronave, em relação a cada voo com saída ou chegada no Estado de Sergipe, às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, que apresentem carteira de identificação do Programa Passe Livre ou documento similar, além da divulgação de tal deliberação aos órgãos oficiais, como ANAC, INFRAERO e SAC, e à população por meios de comunicação televisiva e sítios eletrônicos.

Antes do deferimento da liminar os Réus foram intimados a apresentarem manifestação em 72 horas, o que foi feito pela Azul em 07/02/2014. Em 02/05/2014, porém, foi deferida a liminar pleiteada na ação. Em 14/05/2014, a AZUL interpôs Agravo de Instrumento em face da decisão liminar. Em 03/06/2014, foi proferida decisão que deferiu o efeito suspensivo ao Agravo Interposto pela União. Em 22/03/2016 foi realizada audiência entre o Ministério Público e os Réus na qual ficou estabelecido que (i) o Ministério Público Federal agendaria reunião no DF, na última semana de junho/16, com a presença dos órgãos de regulação do setor e representantes das companhias aéreas para debate do objeto da lide; (ii) as companhias aéreas se fariam presentes na referida reunião mediante representantes aptos a apresentar elementos técnicos sobre os aspectos que a regulamentação do direito tratado pode implicar, devendo inclusive formular propostas e sugestões acerta de todos os itens que necessariamente deveriam ser avaliados em eventual ato regulamentador a ser efetuado pela União; (iii) O MPF informaria ao Juízo Federal da data da futura reunião, para que sejam as partes intimadas, bem como comunicaria as companhias aéreas por correio /eletrônico.. Em 05/09/2017, o Ministério Público requereu o prosseguimento da ação ante a falta de consentimento entre as partes. Em 10/10/2017 apresentamos petição requerendo o julgamento antecipado da lide. Realizada audiência de conciliação em 02/10/2018, sem qualquer acordo. Em 10/12/2018, a Azul apresentou alegações finais. Em 19/12/2018, a Avianca apresentou pedido de suspensão de todas as ações reunidas perante o juízo da 3ª Vara Federal, em virtude da decisão proferida nos autos do processo de recuperação judicial nº 1125658-81.2018.8.26.0100. Em 15/01/2019, a Azul apresentou manifestação com objetivo de informar ao juízo da 3ª Vara Federal acerca do posicionamento do STJ sobre o mérito da demanda. Em 12/06/2019, foi proferida sentença que julgou improcedentes os pedidos formulados pelo MPF. Em 21/07/2019, o Ministério Público Federal apresentou apelação. Em 22/08/2019, a AZUL apresentou suas contrarrazões. Em 17/12/2019, os autos foram remetidos, em grau de recurso, ao TRF5. Na mesma data, os autos foram distribuídos, por sorteio, para a Quarta Turma, ao gabinete do Desembargador Rubens Canuto. Em 09/01/2020, os autos foram redistribuídos para a Segunda Turma, ao Desembargador Paulo Cordeiro, que estava prevento para o julgamento do recurso. Em 26/05/2020, a Segunda Turma negou provimento ao recurso do MPF, mantendo a sentença de improcedência. Em 28/05/2020, as partes foram intimadas acerca do acórdão, o qual já transitou em julgado.

3.

Valores envolvidos: R$15.857.834,00 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência
A Companhia está envolvida em 31 ações civis públicas e ações coletivas referentes a objetos conexos (i.e. liberdade tarifária, cobrança de taxas supostamente abusivas, divergência de informações, entre outros).

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

4.

Valores envolvidos: R$30.247.244,77 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência
A Companhia é parte em 130 procedimentos instaurados pelo Ministério Público ou por órgãos de proteção e defesa do consumidor, referentes a objetos conexos (i.e. alteração na malha aérea, atraso ou cancelamento de voo, problemas de danificação e extravio de bagagem, liberdade tarifária, fraudes, erro em reservas, cobrança de taxas supostamente abusivas, divergência de informações, publicidade enganosa, atendimento ao cliente, entre outros).

Todos os procedimentos são classificados como risco de perda provável e a última provisão de valores, de 30 de junho de 2020, totaliza R$ 5.076.544,37.

Entre os 130 procedimentos, somente um procedimento (i.e. notícia de fato nº 0702.18.002565-3) foi instaurado pelo Ministério Público e tem como objetivo discutir divergência de informações. O valor da causa deste procedimento é de R$ 9.739.375,00 e a última provisão, datada de junho de 2020, corresponde ao montante de R$ 1.460.906,25.

Os demais 129 procedimentos foram instaurados por PROCONs municipais ou estaduais e têm como objetivo discutir supostas violações ao direito do consumidor (i.e. alteração na malha aérea, atraso ou cancelamento de voo, problemas de danificação e extravio bagagem, liberdade tarifária, fraudes, erro em reservas, cobrança de taxas supostamente abusivas, divergência de informações, propaganda enganosa, atendimento ao cliente, entre outros). O valor conjunto da causa destes procedimentos é de R$20.507.869,77 e a última provisão, datada de junho de 2020, corresponde ao montante de R$3.615.638,12.

Entre esses 129 procedimentos, há dois casos com valores superiores a R$ 1 milhão de reais:

(i) Procedimento administrativo nº 0024.15.015609-9 instaurado pelo PROCON do Estado de Minas Gerais, cujo objetivo é discutir questões relacionadas a taxa de conveniência. O valor da causa deste procedimento é de R$10.524.333,14 (valor histórico de 3.3.2017) e a última provisão, datada de junho de 2020, corresponde ao montante de R$1.578.649,97; e

(ii) Procedimento administrativo nº 1418/2017 (28262-D8) instaurado pelo PROCON do Estado de São Paulo, cujo objetivo é discutir questões relacionadas ao atraso e/ou cancelamento de voos. O valor da causa deste procedimento é de R$2.096.942,00 (valor histórico de 9.3.2017) e a última provisão, datada de junho de 2020, corresponde ao montante de R$419.388,40.

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

5.

Valores envolvidos: R$35.484.615,10 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

A Companhia e suas controladas discutem em pelo menos 382 ações trabalhistas o pagamento de adicional de periculosidade aos empregados, sendo que pelo menos 51 delas são ações de execução de título judicial, na qual empregados substituídos pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários executam a decisão desfavorável à Companhia que foi proferida no âmbito da ação coletiva n. 0001116-24.2015.5.08.0016, na qual foi deferido o pagamento do adicional de periculosidade a empregados que ocupam determinadas funções.

6.

Valores envolvidos: R$97.488.338,65 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

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

7.

Valores envolvidos: R$ 102.086.371,11 (valor da causa)

Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência

A Companhia e suas controladas são partes em pelo menos 1.546 processos trabalhistas nos quais os reclamantes buscam sua responsabilização subsidiária pelo pagamento de verbas trabalhistas.

4.7 - Outras Contingências Relevantes

Não existem outras contingências relevantes que não tenham sido divulgadas.

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

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

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

b. Restrições à circulação e transferência dos valores mobiliários:

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

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

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

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

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

e. Outras questões do interesse dos investidores:

Este item não é aplicável.

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos

a. se o emissor possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais o emissor não adotou uma política

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

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

- O funcionamento de Comitê de Auditoria Estatutário que, dentre as suas atribuições, supervisiona as nossas áreas de Riscos Corporativos, Compliance e Auditoria Interna, monitora a qualidade e integridade dos nossos mecanismos de controles internos, bem como avalia e monitora as nossas exposições de risco.

- O funcionamento de um Comitê de Governança, também estatutário, que dentre outras, tem por atribuições (i) recomendar ao Conselho de Administração um conjunto de diretrizes de governança corporativa, supervisionando sua aplicação; e (ii) analisar e apoiar a Diretoria na elaboração do Código de Ética.

- Política para Transações com Partes Relacionadas: A Companhia possui uma Política para Transações com Partes Relacionadas, elaborada pelo Departamento Jurídico e aprovada pelo Conselho de Administração em 8 de novembro de 2017, e alterada em 5 de novembro de 2019, com regras a fim de assegurar que transações, envolvendo partes relacionadas da Azul, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como, situações com potencial conflito de interesses, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Azul.

- Norma de Gestão da Infraestrutura Tecnológica: A Companhia possui uma “Norma de Infraestrutura em Tecnologia” elaborada pelo Departamento de Governança de TI e aprovada pelo Gerente de TI em 05 de Janeiro de 2018, com regras que devem ser seguidas pelos funcionários, empregados e administradores que sejam usuários dos recursos da Companhia afim de proteger as informações de sua propriedade ou sob sua custódia, assegurar o armazenamento de dados para que, se necessário, a restauração de dados para suporte à tomada de decisão e operação dos processos de negócios ocorram de forma integra, regras para monitoramento contínuo de nossos sistemas críticos afim de prevenir qualquer mal funcionamento.

- Plano de Respostas em Emergências (PRE): A Companhia possui um Plano de Respostas em Emergências coordenado pelo Departamento de Qualidade e Segurança Operacional e revisado pelo Vice-Presidente Técnico Operacional elaborado em conformidade com a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), nos termos da Portaria nº 706/DGAC, e que estabelece procedimentos a serem seguidos por nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) em resposta a uma situação de crise decorrente de acidente/incidente aeronáutico como, por exemplo, estrutura e formação de equipes de emergências, *checklists* de ações imediatas, transição das operações normais para a emergência e retorno as atividades, gestão ambiental.

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos

- Comitê de Integridade Operacional: O Comitê de Integridade Operacional é formado pelo Presidente, Vice-Presidente Técnico Operacional, Vice-Presidente de Clientes, Diretor Regulamentações Técnicas, Diretor Técnico, Diretora de Aeroportos, Diretor de Serviços ao Cliente e Piloto Chefe, os quais são responsáveis pela análise dos indicadores de pontualidade interna e do mercado, elaboração de planos de ações por área para a melhoria dos indicadores internos e acompanhamento dos resultados das estratégias definidas nos comitês anteriores com o objetivo de garantir a nossa excelência operacional.

- Monitoramento das mudanças de tráfego aéreo: A Companhia possui tripulantes que acompanham em tempo real o trafego aéreo brasileiro no Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, órgão das Forças Aéreas Brasileiras responsável pelo gerenciamento da navegação aérea, a fim de antecipar possíveis contingências operacionais nos aeroportos contribuindo para que a Companhia tenha acesso a informações para uma tomada de decisão tempestiva sobre a necessidade de adequação de sua malha operacional.

- Código de Ética e Conduta: A Companhia possui um Código de Ética, e aprovado pelo Conselho de Administração cuja versão atual foi aprovada em 9 de março de 2020, que objetiva reunir um conjunto de princípios éticos e normas de conduta que norteiam os negócios e decisões da Companhia, consagra nossos valores e serve como um guia a ser utilizado por todos os nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) no exercício diário de suas atribuições. O Código é disponibilizado na Intranet da Companhia e deve ser revisitado anualmente por todos os tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores); durante o treinamento mensal para os novos admitidos, cada tópico do Código é apresentado e explicado.

- Comitê de Ética e Conduta: o Comitê de Ética e Conduta é composto pelo Diretor Vice Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, Diretores das áreas de Recursos Humanos, Jurídico e Experiência do Cliente e o Gerente Geral de Riscos Corporativos e é responsável por (i) avaliar os casos de violação do Código de Ética, (ii) esclarecer dúvidas, (iii) resolver situações relacionadas às normas de conduta que norteiam os negócios e decisões da Companhia e (v) aprovar e acompanhar o desenvolvimento de ações para inibir condutas de nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) e terceiros contrárias ao nosso Código.

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

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

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

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

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

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

a. se o emissor possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais o emissor não adotou uma política

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

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

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

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

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

ii. a estratégia de proteção patrimonial (hedge)

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

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

Gestão de Risco Cambial

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

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

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

Gestão de Risco do Preço do Combustível

(i) envolve a contratação de instrumentos derivativos oferecidos por instituições financeiras, ou a compra, por meio de contratos de entrega futura do volume de combustível a ser abastecido diretamente com os nossos fornecedores;

(ii) exposição contratada: nós podemos contratar operações de hedge dentro dos limites abaixo:

a. até 40% do consumo de combustível projetado para os próximos 12 meses;

b. até 80% do consumo de combustível projetado para os próximos 12 meses caso o preço do barril de petróleo West Texas Instrument (WTI), cotado na tela da Bloomberg (ou equivalente), esteja abaixo de US$ 50,00; e

c. até 20% do consumo de combustível projetado para o consumo de combustível entre o 13º até o 24º mês, caso o preço do barril de petróleo West Texas Instrument (WTI), cotado na tela da Bloomberg (ou equivalente), esteja abaixo de US$ 50,00.

Gestão de Risco de Taxa de Juros

(i) envolve a celebração de contratos de derivativos (*swaps*) contratados com instituições financeiras;

(ii) exposição contratada: a companhia poderá contratar instrumentos de proteção para oscilações nas taxas de juros conforme os limites abaixo:

a. entre 0% e 100% para a exposição a taxas de juros do mercado internacional (Libor, Euribor, etc)

b. entre 0% e 50% para taxas de juros do mercado doméstico (CDI, TJLP, etc)
Contabilidade de hedge (*hedge accounting*)

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

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

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

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

Hedges de fluxo de caixa

Utilizamos contratos de *swap* designados como *hedge* de fluxo de caixa para proteção de flutuações de parte dos pagamentos de arrendamentos financeiros. Os contratos de *swap* são usados para cobrir o risco de variação das taxas de juros vinculadas a compromissos contratuais. As cláusulas principais dos contratos de *swap* foram negociadas para ser atrelados aos termos dos empréstimos e financiamentos. Em 30 de junho de 2020, nossos *hedges* de fluxo de caixa incluíam *swaps* de taxa de juros com valor referencial de R$33,4 milhões, por meio do qual recebemos uma taxa de juro variável indexada à *LIBOR* e pagamos taxas de juros fixas.

Hedges de valor justo (*fair value*)

Em 30 de junho de 2020, nossos *hedge*s de valor justo (*fair value*) incluíam contratos de *swap* de taxa de juros com valor referencial de R$36,8 milhões, os quais estabelecem que recebemos uma taxa fixa de juros e pagamos uma taxa variável correspondente a um percentual do CDI sobre o valor referencial. No período de três meses findo em 30 de junho de 2020, o ajuste no valor justo de *swap* de taxa de juros de R$3,3 milhões foi reconhecido em receitas financeiras e foi compensada com um ajuste negativo no valor da dívida protegida.

iii. os instrumentos utilizados para proteção patrimonial (hedge)

Utilizamos contratos de *swap* para oferecer proteção contra nossa exposição ao risco de incremento nas taxas de juros relacionadas às nossas transações de arrendamento e compromissos firmes de aeronaves.
Para gerenciar o risco cambial ao qual estamos expostos, celebramos contratos de NDFs (*non-deliverable forwards*) que são contratos a termo de moeda estrangeira, e contratos de opções de compra e venda de moeda estrangeira.

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

iv. os parâmetros utilizados para o gerenciamento desses riscos

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

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

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 - Descrição Dos Controles Internos

Mantemos uma área de Auditoria Interna responsável pelos controles internos e que visa fornecer segurança razoável em relação à confiabilidade de suas demonstrações financeiras, com o cumprimento das leis e regulamentações e otimização das operações.

a. as principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

A Administração, por meio da área de Auditoria Interna, utiliza como modelo para avaliar o ambiente de controles internos tomando como referência as boas práticas de Governança Corporativa estabelecidas pelos padrões e metodologias do "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" (COSO), nas regulamentações do "*Public Company Accounting Oversight Board*" (PCAOB) e nas normas emitidas pelo "Instituto dos Auditores Internos do Brasil" (IIA).

A Administração definiu Diretores não-estatutários responsáveis para os principais processos da Companhia, que em conjunto com a área de Riscos Corporativos, executam procedimentos de revisão e atualização das matrizes de riscos e controles e análise do desenho dos controles. Os testes de efetividade dos controles internos são realizados pela área de Auditoria Interna. Todos os procedimentos são documentados e os resultados discutidos com os Diretores não-estatutários. Em caso de identificação de fragilidades ou ineficiências, são reportadas recomendações de melhoria e a necessidade de apresentação de um plano de ação por parte da área para implementar as devidas correções. O andamento do plano de ação também é acompanhado pelas áreas de Riscos Corporativos e Auditoria Interna, a fim de garantir efetividade na mitigação dos riscos relacionados aos processos.

Nossa política de Gestão da Infraestrutura Tecnológica contempla as regras que devem ser seguidas pelos usuários dos recursos da nossa Companhia. Essas regras objetivam proteger as informações de nossa propriedade ou sob nossa custódia e assegurar o armazenamento de dados para que, se necessário, a restauração de dados de suporte à tomada de decisão e operação dos processos de negócios ocorra de forma integra. Essas regras preveem o monitoramento contínuo de nossos sistemas críticos, a fim de prevenir qualquer mal funcionamento.

A Administração da Companhia avaliou a eficácia dos controles internos relativos à elaboração das nossas demonstrações financeiras para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2019, de acordo com a *Section* 404 da Lei Sarbanex-Oxley, e não foram identificadas deficiências significativas.

A Administração entende, ainda, que os controles internos da Companhia são suficientes e pertinentes, dado o tipo de atividade e o volume de transações que a Companhia opera. Adicionalmente, a Administração ressalta que está trabalhando no aprofundamento, revisão e melhoria contínua de seus processos, e na implementação de novas ferramentas para revisão e aprimoramento dos controles internos.

5.3 - Descrição Dos Controles Internos

Em razão de suas limitações inerentes, os controles internos sobre as demonstrações contábeis podem não impedir ou não detectar erros. Da mesma forma, projeções de uma avaliação da eficácia do controle interno para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles venham a se tornar inadequados por causa de mudanças nas condições, ou que o grau de adesão às políticas e aos procedimentos venha a se deteriora

b. as estruturas organizacionais envolvidas

A Vice-Presidência Financeira é a principal estrutura responsável pelas demonstrações financeiras, com suporte direto da Controladoria na elaboração dos documentos, a fim de garantir a adoção de boas práticas de controles interno.

A área de Riscos Corporativos é responsável pela estrutura de nossos controles internos e realiza o mapeamento/atualização dos controles junto às áreas de negócios e de tecnologia, de acordo com a avaliação dos riscos que possam impactar as demonstrações financeiras.

A área de Auditoria Interna, realiza testes específicos de controles internos de acordo com o plano de auditoria anual aprovado e acompanhado pelo Comitê de Auditoria Estatutário.

O resultado da avaliação dos nossos controles internos é apresentado ao Comitê de Auditoria Estatutário, que monitora as evoluções e ações adotadas junto à nossa Administração.

c. se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A eficiência dos controles internos sobre os nossos relatórios contábeis é supervisionada pelo Diretor Vice Presidente Financeiro e de Relações com Investidores.

São realizadas constantemente reuniões com os Diretores não-estatutários responsáveis para atualizá-los com os resultados dos testes e acompanhamento dos planos de ação.

As equipes de Auditoria Interna e de Riscos Corporativos apresentam trimestralmente para o Comitê de Auditoria Estatutário o cenário de funcionamento dos controles internos, detalhando os principais processos e controles com fragilidades e deficiências e o andamento dos planos de ação para correções.

d. deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado ao emissor pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente

Os nossos auditores independentes conduziram a avaliação dos controles internos da Companhia, em conexão com a auditoria da demonstração financeira para o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, e de acordo com o relatório emitido, as deficiências identificadas não foram consideradas significativas.

5.3 - Descrição Dos Controles Internos

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

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

A nossa Administração tomou ciência sobre o relatório do auditor independente sobre os controles internos da Companhia relacionados ao exercício findo em 31 de dezembro de 2019. Embora os pontos reportados no estudo não comprometam a divulgação das Demonstrações Financeiras da Companhia, a Diretoria apreciou detalhadamente seus pontos e endereçou todos os aspectos levantados para aprimorar seu ambiente de Controles Internos e de Tecnologia da Informação.

5.4 - Programa de Integridade

a. se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública:

(i) os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados pelo emissor, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas, procedimentos e as práticas são adaptadas

As regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública estão descritas no nosso Código de Ética e Conduta ("Código"), aprovado pelo Conselho de Administração, cuja versão atual data de 9 de março de 2020, bem como em normas internas voltadas para o gerenciamento de riscos e aplicação de medidas disciplinares, as quais são atualizadas conforme os riscos sejam reavaliados ou surgirem necessidade de adequação à legislação aplicável.

A Azul é comprometida com as leis de prevenção e combate a corrupção e lavagem de dinheiro, em especial a Lei Anticorrupção Brasileira (nº 12.846/13) e a Lei nº 9.613/98, que dispõe sobre os crimes de lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores. A Companhia não tolera condutas antiéticas, sobretudo quando estas envolvem atos de corrupção ou quaisquer outros que possam lesar a administração pública, nacional ou estrangeira.

(ii) as estruturas organizacionais envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, órgãos do emissor a que se reportam, e os mecanismos de garantia da independência de seus dirigentes, se existentes

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

Adicionalmente, temos um Comitê de Conduta, não permanente e não estatutário, ao qual cabe (i) gerir o Código; (ii) analisar e julgar os casos de violação de maior gravidade do Código; (iii) impor as sanções disciplinares cabíveis; e (iv) deliberar sobre o esclarecimento de quaisquer dúvidas com relação ao seu conteúdo. O Comitê de Ética e Conduta é composto por 3 (três) membros, sendo: (i) o Diretor Vice-Presidente Financeiro da Companhia (ou, alternativamente, um Diretor convidado), que atuará como Coordenador do Comitê; (ii) o Diretor Jurídico; (iii) o Diretor de Recursos Humanos; e (iv) Responsável de Riscos Corporativos.

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

5.4 - Programa de Integridade

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

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

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

- **as sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas**

A inobservância dos princípios e preceitos estabelecidos pelo Código de Conduta, às leis, normas e outras políticas da Companhia poderão ensejar as seguintes medidas disciplinares, sem prejuízo das responsabilidades civil e criminal decorrentes das disposições legais aplicáveis: advertência verbal, advertência escrita, suspensão (1 dia, 3 dias ou 5 a 15 dias), dispensa ou dispensa por justa causa. Tais sanções estão previstas no Procedimento Operacional Padrão "Medidas Disciplinares", emitido pela área de Administração de Pessoal.

- **órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

Nosso Código de Ética e Conduta foi aprovado pelo Conselho de Administração em sua versão atual em 9 de março de 2020 e encontra-se disponível em nossa intranet (para consulta interna), no nosso site de Relações com Investidores (www.ri.voeazul.com.br), além das páginas da CVM (www.cvm.gov.br) e B3 (www.b3.com.br).

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

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

O Canal Confidencial permite que tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), clientes e fornecedores possam, de forma segura e, se desejada, anônima, relatar quaisquer casos de desvio de conduta ou comportamento que estejam em desacordo com os nossos valores, conforme descrito no Código de Ética.

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

5.4 - Programa de Integridade

O canal é operado por uma empresa externa especializada, a ICTS Global. Essa empresa recebe todas as informações comunicadas ao Canal Confidencial e promove o encaminhamento de cada situação ao nosso Comitê de Ética, eliminando conflitos de interesses e possíveis retaliações no processo de averiguação das informações recebidas.

O acesso ao Canal Confidencial está disponível em nossa intranet (apenas para tripulantes, assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) ou por meio do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul. Ainda, se preferir, o contato pode ser feito pelo telefone 0800 377 8050.

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

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

d. caso o emissor não possua regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública, identificar as razões pelas quais o emissor não adotou controles nesse sentido

Não aplicável.

5.5 - Alterações significativas

Não houve nenhuma alteração significativa nos riscos de mercado aos quais nós estamos expostos, nem alterações na política de gerenciamento de riscos adotada.

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

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

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

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

6.3 - Breve Histórico

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

O nosso capital inicial de R$400,7 milhões nos permitiu investir de forma pioneira em uma plataforma operacional de crescimento e em uma frota de aeronaves nova e eficiente. Em menos de seis meses de operações, em maio de 2009, nos tornamos a terceira maior companhia aérea do Brasil em termos de participação no mercado doméstico, de acordo com a ANAC. Nossa frota em operação cresceu de três Embraer E-Jets, em dezembro de 2008, para um total de 142 aeronaves, constituídas por 59 Embraer E-Jets, 33 aeronaves ATR, 38 aeronaves de nova geração A320neo, 10 Airbus A330s e dois cargueiros 737, em 31 de dezembro de 2019.

Em agosto de 2012, adquirimos a TRIP, que era então a maior companhia aérea regional da América do Sul em número de destinos. A similaridade de frotas entre as duas companhias aéreas nos permitiu integrar rapidamente todas as atividades da TRIP em junho de 2014. A aquisição da TRIP aumentou substancialmente a conectividade de nossa malha, nos possibilitando atender a 106 destinos quando da conclusão da aquisição, e nos tornar a empresa aérea líder em termos de decolagens em 73 cidades, em 31 de dezembro de 2019. Ademais, consolidamos, com o rápido crescimento, nossa posição como líder no mercado de aviação regional no Brasil. Em 31 de dezembro de 2019, éramos a maior companhia aérea do Brasil em termos de decolagens e de cidades atendidas, com 916 decolagens diárias compreendendo 116 destinos – uma malha sem paralelo de 249 rotas diretas.

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

Como parte de nossos planos de expansão global, também fizemos acordos de *codeshare* com a United e com a Transportes Aéreos Portugueses S.A. ("TAP"), possibilitando aos nossos passageiros fazerem conexão para mais de 200 destinos em todo o mundo, além dos 116 destinos que atendemos atualmente.

Em 6 de fevereiro de 2020, celebramos um contrato de *joint venture* comercial com a TAP. Por meio desse contrato, traremos mais conectividade à malha doméstica brasileira e acesso ao mercado europeu, proporcionando uma experiência de viagem mais simplificada aos clientes que voam entre o Brasil e a Europa. A transação foi aprovada pelos acionistas da Azul em 9 de dezembro de 2019 e o fechamento da transação permanece sujeito a aprovações regulatórias.

6.3 - Breve Histórico

Em 21 de fevereiro de 2020, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., controlada da Companhia, e a Two Taxi Aereo ("TwoFlex") anunciaram a celebração de "Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças", para aquisição da TwoFlex, pela Companhia, pelo valor de R$123 milhões. A transação foi aprovada sem restrições pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) em 27 de março de 2020. A TwoFlex oferece serviço regular de passageiros e cargas para 39 destinos no Brasil, dos quais apenas sete estão sendo atendidos pela Azul. A empresa também conta com 14 horários diários de partidas e chegadas na pista auxiliar do aeroporto de Congonhas, o principal terminal doméstico do país.

Sua frota é composta por 17 aeronaves Cessna Caravan próprias, um turboélice regional monomotor com capacidade para nove passageiros.

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

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

6.6 - Outras Informações Relevantes

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Visão Geral

Somos a companhia aérea do Brasil com o maior número de decolagens e destinos atendidos e na maioria de nossas rotas somos a única companhia aérea. Em 31 de dezembro de 2019, oferecíamos 916 voos diários atendendo a 116 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de 249 rotas sem escala, sendo única operadora em 70% destas rotas.

Com a redução acentuada na demanda de passageiros devido à pandemia do COVID-19, em junho de 2020, nossa oferta de voos totalizou 167 voos diários atendendo 45 destinos. No mesmo período, fomos a única operadora em 85% de nossas rotas.

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

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

Através da nossa extensa malha, conectamos viajantes a destinos exclusivos a partir de três centros de conexões (*hubs*), que atendem aos mercados de São Paulo, Belo Horizonte e Recife, três das maiores áreas metropolitanas no país. Em Viracopos, um dos principais aeroportos na área de São Paulo e o maior hub na América do Sul em termos de destinos domésticos sem escalas, somos responsáveis por 100% de seus voos domésticos diários em 30 de junho de 2020.

Operamos uma frota jovem e diversificada, que nos permite atender cidades com diferentes densidades demográficas, variando de grandes capitais a cidades menores, de forma mais eficiente do que nossos principais concorrentes que operam exclusivamente aeronaves maiores. Em 30 de junho de 2020, operávamos uma frota de 140 aeronaves narrowbody e widebody com uma idade média de 6,0 anos, significativamente mais jovem do que a frota de nossos principais concorrentes. Adicionalmente, considerando as 17 aeronaves Cessna Caravan adquiridas pela TwoFlex em maio, temos aeronaves com 9 a 214 assentos, o que nos permite ter maior flexibilidade para adequar de forma eficiente nossa capacidade à demanda. Dessa forma oferecemos uma melhor conectividade, bem como voos sem escala, mais convenientes e frequentes, para uma quantidade maior de aeroportos do que nossos principais concorrentes, que operam exclusivamente aeronaves maiores.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Um fator-chave de nossa lucratividade é o nosso modelo operacional disciplinado e de baixo custo. Nossa frota diversificada nos permite atingir um custo médio por voo mais baixo em comparação com nosso principal concorrente. Adicionalmente, a nossa operação é a mais eficiente do Brasil quando considerado o número de funcionários por aeronave de 60 comparado com 129 para a Gol em 30 de junho de 2020.

Acreditamos ter construído uma marca forte, oferecendo uma experiência de viagem superior com base em uma cultura de serviço ao cliente prestado por uma equipe de tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) bem treinada e altamente motivada. Nossa experiência de viagem inclui assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas de entretenimento individual com televisão ao vivo (LiveTV) em todos os assentos de nossos Embraer E-Jets e a maioria dos nossos A320neos, amplo espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais, serviço de bordo gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos destinos que atendemos. Como resultado de nosso forte foco em serviço ao cliente, nosso *Net Promoter Score* ("NPS"), que mede a satisfação do cliente, totalizou 57 pontos em 2019, significativamente maior que o NPS da Gol de 39 pontos. Em junho de 2020 fomos premiados como a melhor companhia aérea do mundo pela TripAdvisor Traveler's Choice com base nas indicações recebidas de milhares de passageiros.

Continuamos a investir e expandir nosso programa de vantagens TudoAzul, que tinha 12,3 milhões de membros e 64 parceiros em 30 de junho de 2020. O TudoAzul tem sido o programa de fidelidade de maior crescimento em termos de membros no Brasil nos últimos seis anos quando comparado com o Smiles e o Latam Pass, os respectivos programas de fidelidade da Gol e da Latam. Em 2019, o TudoAzul foi eleito "*O Melhor Programa de Vantagens do Brasil*" pelo quarto ano consecutivo pelos leitores do Melhores Destinos, o maior portal de promoções de tarifas aéreas e programas de fidelidade do Brasil. Considerando a força de nossa malha, o crescimento esperado do transporte aéreo no Brasil, o potencial de aumento na penetração de cartão de crédito e o desenvolvimento do setor de fidelidade de clientes no Brasil, acreditamos que o TudoAzul é um ativo muito estratégico e de muito valor para nós.

Esperamos que o volume de outras receitas seja impulsionado principalmente pela nossa unidade de soluções logísticas Azul Cargo. No primeiro semestre de 2020 a receita da Azul Cargo aumentou 18,4% ano a ano, totalizando R$245,8 milhões, e nossa participação em termos de volume de carga transportada no Brasil foi de 28,4%. Além disso, pretendemos continuar aumentando nossas receitas auxiliares e outras receitas, incluindo a Azul Viagens, nossa operadora de turismo.

No período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 atingimos uma receita de R$3,2 bilhões e um prejuízo líquido de R$9,3 bilhões, principalmente devido ao impacto do COVID-19 na demanda de passageiros e devido aos efeitos não caixa decorrentes de variações cambiais e perdas não realizadas com instrumentos derivativos.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Nossas Vantagens Competitivas

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

Maior malha aérea do Brasil

Em 31 de dezembro de 2019, tínhamos a maior malha aérea do Brasil em termos de decolagens e cidades atendidas, com 916 partidas diárias atendendo a 116 destinos, resultando em uma malha de 249 rotas sem escala. Devido à redução acentuada na demanda de passageiros devido à pandemia do COVID-19, em 30 de junho de 2020, nossa oferta de voos totalizou 167 voos diários atendendo 45 destinos. No mesmo período, fomos a única operadora em 85% de nossas rotas. Acreditamos que nossa conectividade em grandes hubs nos permite consolidar tráfego, servindo tanto mercados de grande e de médio porte, bem como cidades menores que não geram demanda suficiente para serviço ponto a ponto. No entanto, por operarmos em uma indústria extremamente competitiva, ações de nossos concorrentes podem vir a nos afetar negativamente e mudar esse cenário. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco: "*Operamos em uma indústria extremamente competitiva e ações dos nossos concorrentes podem nos afetar negativamente*."

Nossa frota otimizada nos possibilita atender de maneira efetiva nossos mercados

Nossa estratégia de frota se baseia na seleção da aeronave certa para o mercado certo. Nossa frota diversificada de aeronaves Caravan, ATR, Embraer e Airbus nos possibilita atuar em mercados que nossas principais concorrentes, que voam apenas com aeronaves maiores, não poderiam operar de forma lucrativa. Acreditamos que nossa frota atual de aeronaves nos permite equiparar capacidade com demanda, atingindo altas taxas de ocupação e oferecendo maior conveniência e frequência, e atender a rotas e mercados de baixa e média densidade no Brasil que não são atendidos por nossas principais concorrentes. De acordo com a ANAC, 47,1% dos voos no Brasil transportaram menos de 120 passageiros em 2019. Nossa frota nacional consiste em Embraer E-Jets que acomodam até 136 passageiros, ATRs que acomodam 70 passageiros, Caravans de nossa recém aquirida subsidiária TwoFlex, que acomodam entre 9 e 12 passageiros, e Airbus A320neos de nova geração com baixo consumo de combustível que acomodam até 174 passageiros, além da maior variante da família, o Airbus A321neo, que acomoda 214 passageiros. Por outro lado, todas as aeronaves operadas pela Gol e pela Latam em voos domésticos no Brasil têm entre 138 e 220 assentos. Consequentemente, o custo médio de viagem de nossa frota de R$161.780 em 30 de junho de 2020 foi 33,7% menor do que o dos maiores jatos Boeing 737-800 operados pela Gol. Também operamos 10 Airbus A330 para atender a mercados internacionais e dois cargueiros Boeing 737 para apoiar nossa unidade de negócios de carga.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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

Acreditamos que nossa frota nos oferece uma vantagem de custo por voo em relação às nossas principais concorrentes, ao mesmo tempo que nos fornece flexibilidade para abrir e desenvolver novos mercados. Acreditamos que nosso plano de frota nos permitirá manter essa vantagem em termos de custo por voo e reduzir nosso custo por assento, tanto em termos absolutos quanto relativos às nossas principais concorrentes.

Líder de Mercado em Receita Unitária

Utilizamos um sistema de gestão de receita exclusivo que maximiza resultados através de segmentação e precificação dinâmica e estímulo de demanda. Nosso público-alvo inclui passageiros de negócios, que podem contar com alta frequência e conveniência de voos, e passageiros de turismo, que são sensíveis a preço e que podem contar com tarifas baixas que oferecemos para estimular a demanda e incentivar compras antecipadas. Esse modelo de segmentação nos possibilitou atingir uma receita unitária (PRASK) superior à de nossos concorrentes de R$27,43 centavos de real no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020, representando um prêmio de 15,9% em comparação com Gol. Acreditamos que a abrangência de nossa malha e a qualidade de nossos serviços nos permitam atrair passageiros viajando a negócios, que costumam priorizar conveniência e rapidez e tendem a ser menos sensíveis a preço. Isso é evidente na participação de receita que temos no mercado de viagens corporativas.

O número de voos em Viracopos, nosso principal aeroporto, ilustra o sucesso de nosso modelo de estímulo de demanda. Focando em mercados com pouco ou nenhum serviço aéreo, conseguimos, na nossa visão, estabelecer um modelo de sucesso que aumentou significativamente o tráfego no aeroporto de Viracopos durante os últimos 11 anos. Em novembro de 2008, antes de iniciarmos as operações, as companhias aéreas que serviam Viracopos ofereciam apenas doze partidas diárias para oito destinos. Em 31 de dezembro de 2019, Viracopos oferecia 139 partidas domésticas diárias para 55 destinos, e detínhamos uma participação de 97,4% dessas partidas diárias. Em 30 de junho de 2020, devido à redução acentuada na demanda de passageiros com o início da pandemia do COVID-19, Viracopos oferecia 54 partidas domésticas diárias para 27 destinos, e detínhamos uma participação de 100% dessas partidas diárias.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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

Estrutura de custo mais eficiente no mercado brasileiro

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

Acreditamos que atingimos essas eficiências operacionais principalmente por meio de:

- Aeronaves otimizadas para mercados e rotas servidas;
- Baixos custos de vendas, distribuição e marketing através de vendas diretas ao consumidor, e-commerce (aproximadamente 90% de receitas de passageiros no período de seis meses encerrados em 30 de junho de 2020) e uso associado de ferramentas de rede social;
- Custos mais baixos devido à configuração de cabine de classe única para nossos voos nacionais;
- Operação de uma frota mais jovem e moderna, com melhor eficiência de combustível e custos mais baixos de manutenção do que aeronaves de geração anterior;
- Acordos financeiros inovadores e favoráveis para nossas aeronaves, como resultado de sermos um dos maiores clientes de aeronaves Embraer e ATR;
- Investimento em tecnologia de check-in para aumentar eficiências operacionais; e
- Criação de uma cultura comercial para toda a companhia com foco em reduzir custos.

Dessa forma, atingimos custos por voo mais baixos do que nosso principal concorrente. Em 30 de junho de 2020, o custo médio de viagem de nossa frota foi de R$161.780, 33,7% menor do que o da Gol. Além disso, nossa média de funcionários por aeronave de 62 era a mais baixa do Brasil, comparada com 123 para a Gol em 30 de junho de 2020.

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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

Parcerias globais estratégicas

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

Como parte do processo de privatização da TAP em 2016, a Atlantic Gateway, um consórcio de investidores privados (incluindo nosso principal acionista), adquiriu o controle econômico da TAP, e nós investimos €90 milhões em um título conversível em uma participação econômica de 41,25% na TAP. Em março de 2019, nós adquirimos 6,1% da participação econômica da Hainan Airlines (Hong Kong) Co. Limited na TAP por US$25 milhões. Essa participação econômica representa 20,0% e 35,6% do capital votante e da participação econômica, respectivamente, da Atlantic Gateway. Como resultado, nossa participação econômica na TAP direta e indireta totalizou 47,35% em 30 de junho de 2020. Em 3 de julho de 2020 a Companhia anunciou um acordo com o governo português em troca de uma ajuda financeira para a TAP de 1,2 bilhões de euros. O acordo consiste na venda da participação indireta da Companhia na TAP equivalente a 6,1%, por aproximadamente R$65 milhões, e na eliminação do direito de conversão dos bônus seniores (bonds) detidos pela Companhia de €90 milhões com vencimento em 2026, conforme termos e condições da transação, que foi aprovada pelos acionistas da Companhia em assembleia geral extraordinária realizada em 10 de agosto de 2020 e posteriormente em assembleia geral de detentores dos bonds em 26 de agosto de 2020. A transação foi concluída em 2 de outubro de 2020. Todas as demais condições contratuais dos bônus seniores serão mantidas, incluindo o status de credor sênior, taxa de juros anual de 7,5% e o direito à constituição das garantias previstas nos respetivos termos e condições, como o programa de fidelidade da TAP. O valor de face mais juros acumulados do título era de R$729 milhões em 30 de junho de 2020.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Em 6 de fevereiro de 2020, celebramos um contrato de joint venture comercial com a TAP. Por meio desse contrato, traremos mais conectividade à malha doméstica brasileira e acesso ao mercado europeu, proporcionando uma experiência de viagem mais simplificada aos clientes que voam entre o Brasil e a Europa. A transação foi aprovada pelos acionistas da Azul em 9 de dezembro de 2019 e o fechamento da transação permanece sujeito a aprovações regulatórias.

Atualmente oferecemos voos sem escala entre nosso principal aeroporto, Viracopos, e Lisboa, o principal aeroporto da TAP. Estamos constantemente avaliando formas nas quais podemos cooperar com a TAP e em 30 de junho de 2020, contávamos com 15 aeronaves subarrendadas para a TAP como parte de nosso plano de otimização de frota.

Em 16 de junho, anunciamos um acordo de codeshare com a LATAM Airlines Brasil que inclui 132 rotas domesticas de/para Brasília (BSB), Belo Horizonte (CNF), Recife (REC), Porto Alegre (POA), Campinas (VCP), Curitiba (CWB) e São Paulo (GRU) e (CGH), dentre outras, oferecendo aos clientes no Brasil várias opções de conexões novas e mais convenientes. Os codeshares também irão possibilitar uma experiência de viagem mais tranquila entre os voos da Azul e LATAM, com bilhetes compartilhados para check-in e despacho de bagagem. Os bilhetes começaram a ser vendidos pela Azul e Latam em agosto de 2020.

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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

Acreditamos oferecer uma experiência de viagem de alta qualidade baseada numa forte cultura de serviço ao cliente. Nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores) são treinados para oferecer ao cliente uma experiência de viagem diferenciada entre as companhias aéreas brasileiras. Treinamos intensivamente nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), enfatizando a importância da segurança e do atendimento ao cliente. Damos a eles as ferramentas e a responsabilidade por manter a qualidade de nosso serviço e atendimento ao cliente. Nosso potencial de crescimento e a manutenção dos nossos resultados e da cultura corporativa voltada ao cliente estão diretamente relacionados à nossa capacidade de atrair e reter os melhores profissionais disponíveis no setor aéreo brasileiro, e podemos ter dificuldades em contratar ou manter tais funcionários. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco *"Dependemos da capacidade de nossa alta administração; a perda de qualquer membro da nossa administração, incluindo o presidente do nosso Conselho de Administração ou nossos principais executivos, pode afetar negativamente o nosso negócio. Ainda, podemos não ser capazes de manter nossa cultura e/ou contratar empregados qualificados, conforme o crescimento do nosso negócio, o que poderia causar um impacto adverso relevante para o nosso negócio*".

Nossos serviços incluem assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas individuais de entretenimento com televisão gratuita ao vivo (LiveTV) na maioria de nossos jatos, amplo espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais entre as poltronas, serviço de bordo generoso e gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos aeroportos que atendemos (inclusive entre a cidade de São Paulo e o aeroporto de Viracopos) e uma frota mais nova do que a da Gol e da Latam.
Focamos em atender às necessidades de nossos clientes, e tivemos uma das pontualidades mais altas entre as maiores empresas aéreas do Brasil nos últimos quatro anos, com 80% de pontualidade para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2019, 85% de pontualidade para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, 84% de pontualidade para 2017 e 89% para 2016, de acordo com a OAG. Além disso nossa taxa de regularidade totalizou 99% em 2019, 98% em 2018 e 99% em 2017 e 2016.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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 2019, 70% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Além disso, usamos o NPS (Net Promoter Score) para medir a satisfação do cliente e, em 2019, nossa pontuação totalizou 57 pontos, significativamente superior à pontuação da Gol de 39 pontos. No primeiro semestre de 2020, nosso NPS se manteve em 57 pontos. A força de nossa marca foi reconhecida através de uma série de prêmios:

- Indicada como a "*Melhor Companhia Aérea do Mundo*" pela TripAdvisor Traveler's Choice;

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

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

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

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

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

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

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

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

Além disso, como resultado do forte reconhecimento de nossa marca e de nosso foco no atendimento ao cliente, nosso programa de fidelidade TudoAzul atingiu 12,3 milhões de membros em 30 de junho de 2020, e foi reconhecido com os seguintes prêmios:

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

- Reconhecido como o "*O Programa com as Melhores Tarifas no Brasil em 2016-2017*" pelo Melhores Destinos;
- Indicado como tendo "*O Mais Inovador Cartão de Crédito Co-Branded*" no 2015 Loyalty Awards Event apresentado pela Flight Global, um renomado site reconhecido pela comunidade de aviação global como uma fonte confiável de notícias, dados e de conhecimentos relacionados às indústrias aeronáutica e aeroespacial.

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

Liderança executiva experiente

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

Nosso fundador e Presidente do Conselho David Neeleman, um cidadão brasileiro e americano, que fundou cinco companhias aéreas em três países diferentes, incluindo a JetBlue Airways;

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

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

Nosso Vice-Presidente de Receitas, Abhi Shah, com mais de 16 anos de experiência na indústria da aviação, que ocupou anteriormente cargos executivos na JetBlue Airways e na Boeing. Foi responsável pelo desenvolvimento de nossa gestão de receita, planejamento de malhas e estrutura tarifária;

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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

Nosso Vice-Presidente de Operações, Flávio Costa, é parte da nossa equipe fundadora desde o começo, possui mais de 40 anos de experiência na indústria aérea, tendo servido como Diretor de Operações na Pluna S.A. e na Ocean Air, e como Diretor Técnico na Varig.

A maior parte dos membros de nossa liderança executiva trabalha junto por mais de 10 anos, e está na Azul desde a fundação. Todos os membros não-brasileiros dessa equipe residem em São Paulo com vistos de trabalho permanentes. Além do Sr. Neeleman, todos os nossos principais executivos são também acionistas de nossa empresa, e são todos participantes do nosso plano de incentivo de longo prazo baseado em ações, o que ajuda a alinhar os interesses de acionistas e da administração. Nossa liderança executiva se esforça para manter um ambiente de trabalho vencedor e uma cultura de profissionalismo e meritocracia. Acreditamos que a experiência e o compromisso de nossa liderança executiva são fatores cruciais para o nosso crescimento, bem como no contínuo aperfeiçoamento de nosso desempenho operacional e financeiro. Nosso sucesso futuro está altamente relacionado com a continuidade dos serviços prestados pela nossa administração e a perda de quaisquer desses membros poderia nos afetar adversamente. Para mais informações, vide nossos fatores de risco constantes do item 4.1 deste Formulário de Referência, especialmente o seguinte fator de risco *"Dependemos da capacidade de nossa alta administração; a perda de qualquer membro da nossa administração, incluindo o presidente do nosso Conselho de Administração ou nossos principais executivos, pode afetar negativamente o nosso negócio. Ainda, podemos não ser capazes de manter nossa cultura e/ou contratar empregados qualificados, conforme o crescimento do nosso negócio, o que poderia causar um impacto adverso relevante para o nosso negócio*".

Para alinhar os interesses da alta administração com nossos resultados operacionais, oferecemos um plano de incentivo para a liderança com base no desempenho de metas pré-definidas da Companhia, que inclui margem operacional, satisfação do cliente, satisfação do tripulante e a pontualidade de nossa operação. Também estabelecemos um plano de opção de ações para nossa liderança, com carência de quatro anos.

Nossas Estratégias

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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

Acreditamos que nossa frota diversificada nos oferece uma vantagem de custo por voo em relação às nossas principais concorrentes, ao mesmo tempo que nos fornece flexibilidade para abrir e desenvolver novos mercados.

Pretendemos continuar identificando, abrindo e rapidamente alcançando a liderança em mercados novos ou pouco atendidos, que tenham grande potencial de crescimento. Também pretendemos continuar a crescer adicionando novos destinos à nossa malha, conectando as cidades que já servimos com novos voos sem escalas, aumentando a frequência nos mercados já existentes, e usando aeronaves maiores em mercados que desenvolvemos e crescemos ao longo dos anos.

Pretendemos aplicar nossa abordagem disciplinada na seleção de novos destinos que possam ser servidos por nossas aeronaves Caravan, ATR ou Embraer, com um foco intenso em cidades brasileiras onde acreditamos haver mais oportunidades de crescimento rentável, e na seleção de destinos na América do Sul com alto potencial de crescimento. Nossas aeronaves Cessna e ATR nos dão uma grande vantagem competitiva para entrar em novas cidades e acessar a demanda não atendida, já que essas aeronaves têm entre 9 e 70 lugares e, portanto, precisam de menos passageiros para que o voo seja lucrativo.
Acreditamos que há oportunidades consideráveis para conectar com serviço sem escalas cidades que atendemos atualmente através de conexões. Acreditamos que nossa aeronave E-Jet é o tipo de aeronave ideal para conectar essas cidades devido à combinação do número de assentos adequado com baixos custos de viagem.

Nas rotas atuais onde acreditamos existir demanda adicional, pretendemos aumentar o número de voos diários com nossos Embraer E-Jets, a fim de alcançar ou aumentar ainda mais nossa superioridade de horários sobre nossas concorrentes. Por exemplo, aumentamos o nosso número de voos diários na rota Viracopos—Rio de Janeiro de três para 15 entre março de 2009 e dezembro de 2019, e na rota Viracopos—Belo Horizonte de quatro para 10 entre agosto de 2009 e dezembro de 2019. Ao proporcionar esta conveniência extra aos nossos clientes, buscamos continuar estimulando a demanda por nossos produtos e serviços.

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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

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

Continuar a expandir o valor de nosso programa de fidelidade TudoAzul

Como resultado do crescimento de nossa malha, acreditamos haver uma oportunidade de continuar a expandir nosso programa de fidelidade TudoAzul, aumentando seus resultados e valor de mercado. Com 12,3 milhões de membros em 30 de junho de 2020, o TudoAzul tem sido o programa de fidelidade de maior crescimento dentre os maiores programas no Brasil nos últimos quatro anos, de acordo com o número de membros divulgados nos sites do Smiles e Multiplus. O TudoAzul vende pontos de fidelidade a parceiros comerciais bem como diretamente aos membros do programa. Nossos atuais parceiros comerciais incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Livelo (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco) e Caixa; varejistas como Casas Bahia, Magazine Luiza e Fast Shop; e parceiros de viagens incluindo Accor, RentCars, Hertz e Booking.com.

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

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

Para maximizar a criação de valor do TudoAzul, temos administrado o programa através de uma equipe exclusiva e dedicada desde meados de 2015. Acreditamos que o TudoAzul se beneficia de vários fatores, entre eles a quantidade de destinos exclusivos que operamos, a força de nossa malha, o crescimento esperado do transporte aéreo, o aumento no uso do cartão de crédito e o desenvolvimento do setor de fidelidade no Brasil. Como a TudoAzul é nossa subsidiária integral, todo o fluxo de caixa gerado por este negócio, que entendemos ser de alta qualidade e rentabilidade, flui para os nossos acionistas de forma eficiente em termos fiscais. Planejamos continuar investindo no crescimento do TudoAzul e avaliando oportunidades para expandir o valor deste ativo estratégico.

Continuar a aumentar as receitas auxiliares, cargas e outras

Pretendemos aumentar nossas receitas auxiliares, cargas e outras, tanto alavancando produtos já existentes quanto lançando novos, e nos concentrar na criação de valor adicional a partir desses fluxos de receitas, que representaram R$87,5 por passageiro no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e incluíram receitas de serviços de carga, tarifas de bagagens, *upgrades*, vendas de espaço publicitário em nossos vários meios de comunicação voltados para o cliente e comissões sobre vendas de seguros de viagem. Como resultado da introdução de aeronaves maiores e de nova geração em nossa frota, esperamos ter mais disponibilidade de assentos para nosso programa de fidelidade TudoAzul e para nosso negócio de pacotes de viagens Azul Viagens, bem como capacidade extra para carga.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Esperamos que outros fluxos de receita sejam impulsionados principalmente pela nossa unidade de soluções logísticas, Azul Cargo Express. No primeiro semestre de 2020 a receita da Azul Cargo aumentou 18,4% ano a ano, totalizando R$245,8 milhões, e nossa participação em termos de volume de carga transportada no Brasil foi de 28,4%, dando a importância de nossa malha exclusiva e o suporte de capilaridade que ela fornece. Nossa malha extensa e localização estratégica no aeroporto de Viracopos, o segundo maior aeroporto de cargas no Brasil de acordo com a ANAC, além de nossa alta confiabilidade e pontualidade, são atributos de valor significativo para nosso serviço de cargas.

Continuar a estabelecer e ampliar parcerias estratégicas

Em 30 de junho de 2020, tínhamos acordos de codeshare com a United, TAP, JetBlue, Latam, Turkish Airlines, Ethiopian Airlines, Copa Airlines, Beijing Capital, Alitalia e Avianca Colombia, além de 27 acordos *interlines* com uma série de companhias aéreas internacionais, nos possibilitando atender passageiros em itinerários que exijam voos em diferentes empresas. 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.

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

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Estrutura Societária

Em 30 de junho de 2020, nosso Acionista Controlador detinha, direta e indiretamente, 67% de nosso capital com direito a voto e 49,6% de nosso capital total, valores estes superiores a sua exposição econômica, que corresponde a 3,0%. Em especial, por ocasião da nossa estrutura de capital desde nossa constituição, e dos aportes de capital realizados até o momento, os titulares de ações ordinárias de nossa emissão efetuaram investimentos consideravelmente inferiores àqueles realizados pelos titulares de ações preferenciais de nossa emissão.

As ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs, conferem aos seus titulares direto de voto restrito. As matérias em que as ações preferenciais têm direito de voto estão elencadas em nosso Estatuto Social no artigo 5º, parágrafo nono, a saber: (i) as matérias previstas no item 4.1 do Regulamento do Nível 2 e no Código CAF, entre elas a aprovação de contratos entre a Companhia e o Acionista Controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o Acionista Controlador tenha interesse, sempre que, por força de disposição legal ou estatutária, sejam deliberados em Assembleia Geral; (ii) a remuneração global dos administradores da Companhia; e (iii) alteração ou revogação dos parágrafos nono a décimo segundo do artigo 5º, dos Artigos 12 a 14, do parágrafo 2º do artigo 15 e dos artigos 29 a 32 do Estatuto Social. Os acionistas que detêm a maioria das ações ordinárias de nossa emissão, controlando-nos, possuem poderes para decidir sobre questões sem a necessidade de obter a aprovação de titulares de ações preferenciais de nossa emissão, incluindo a aprovação de questões de natureza societária, tais quais indicação de membros para o nosso conselho de administração, aprovação de operações relevantes ou alterações na nossa estrutura de capital.

Impacto do COVID-19

Conforme descrito no item 4.1, no fator de risco "*O surto de doenças transmissíveis no Brasil e/ou no mundo, a exemplo da pandemia declarada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em razão da disseminação do novo Coronavírus (COVID-19), provocou e pode continuar provocando um efeito adverso nas operações da Companhia. A extensão da pandemia do COVID-19, a percepção de seus efeitos, ou a forma pela qual tal pandemia impactará os negócios da Companhia (quer do ponto de vista micro, quer do ponto de vista macroeconômico) depende de desenvolvimentos futuros, que são altamente incertos e imprevisíveis, podendo resultar em um efeito adverso relevante nos negócios, condição financeira, resultados das operações e fluxos de caixa da Companhia e, finalmente, na capacidade de continuar operando os negócios da Companhia*", as operações da Companhia, bem como as operações das sociedades direta ou indiretamente controladas pela Companhia sofreram um impacto relevante em razão das medidas de restrição à circulação de pessoas adotadas como consequência da pandemia do COVID-19. Além disso, a Companhia acredita que a pandemia provocada pelo novo Coronavírus continuará a afetar negativamente seus negócios, condição financeira, resultados operacionais, liquidez e fluxos de caixa. A Companhia acredita ainda que a extensão dos impactos da pandemia dependerá de desenvolvimentos futuros, que são altamente incertos e imprevisíveis.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

As consequências adversas da atual pandemia ocorreram (e continuam ocorrendo) após a emissão das demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, permanecendo, ainda, após a publicação das informações financeiras trimestrais da Companhia referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020. Na data deste Formulário de Referência não é possível avaliar a extensão dos impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios, condição financeira, resultado das operações e fluxo de caixa da Companhia.

A declaração da pandemia do COVID-19 pela Organização Mundial da Saúde (OMS) desencadeou severas medidas restritivas por parte de autoridaeds governamentais no mundo todo, a fim de tentar controlar o surto, resultando em medidas restritivas relacionadas ao fluxo de pessoas, incluindo quarentena e *lockdown*, restrições às viagens e transportes públicos, fechamento prolongado de locais de trabalho, fechamento do comércio e redução de consumo de uma maneira geral pela população.

A Companhia não tem como prever quando as medidas de distanciamento social deixarão de ser necessárias, e, em seu entendimento, a recuperação do volume de voos e operações deverá acontecer de forma gradual, uma vez que tais medidas de distanciamento social sejam reduzidas ou se tornem inexistentes.

A Companhia está monitorando os desdobramentos da pandemia em razão da disseminação global da COVID-19 com o objetivo de preservar a segurança de seus passageiros e colaboradores, bem como mapeando os reflexos da pandemia nos negócios da Companhia. Enquanto não é possível prever as consequências adversas decorrentes do COVID-19, a Companhia tem adotado medidas preventivas e um plano de administração para lidar com os efeitos do COVID-19. Dentre as medidas adotadas, foram implementadas medidas de fortalecimento de caixa e posição de liquidez, incluindo, mas não se limitando, a redução de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade, renegociação do pagamento dos aluguéis com arrendadores de suas aeronaves (vide item 10.9 deste Formulário de Referência), bem como um acompanhamento diário do fluxo de caixa com foco em medidas para geração de receitas e contenção de gastos. Adicionalmente, a Companhia implementou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes (assim definidos como os empregados, funcionários e/ou administradores). Na data deste Formulário de Referência a Companhia acredita que o resultado dessas medidas e sua posição financeira atual serão suficientes para permitir o cumprimento de suas obrigações de longo e curto prazos, não obstante não ser capaz de garantir a continuidade da operação de seus negócios, uma vez que a pandemia do COVID-19 poderá trazer efeitos adversos relevantes no curto prazo e efeitos que a Companhia não consegue prever no médio e longo prazos.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Com as medidas alternativas adotadas pela população brasileira para se adaptar à pandemia, incluindo a utilização de máscaras e o distanciamento social, a Companhia observou que, desde abril de 2020, período no qual foi observada a menor demanda por passageiros em seus voos, houve uma retomada no crescimento mensal no tráfego aéreo, com a demanda por voos domésticos no Brasil aumentando em 47% ao mês entre os meses de maio e junho, 50% entre junho e julho, 30% entre julho e agosto e 23% entre agosto e setembro. A Companhia também observou um aumento mensal na taxa de ocupação de assentos por passageiros.

A capacidade internacional, como percentual da capacidade total, diminuiu de 17% em abril para 10% em julho, principalmente devido à diminuição pela demanda por voos internacionais em decorrência das medidas restritivas adotadas por diversos governos ao redor do mundo. Apesar da redução significativa de nossas atividades no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 devido aos efeitos da pandemia do COVID-19, não observamos uma redução em termos de ASKs quando comparado o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 ao mesmo período de 2019, sendo a redução de 0,7%. Entre os meses de abril de junho de 2020, a receita de transporte de cargas demonstrou uma recuperação acima de 120% e, apenas no mês de julho, 48%, sendo grande parte do referido crescimento ocorreu devido à expansão da Companhia em todos os segmentos do mercado de transporte de cargas, especialmente do negócio de *e-commerce* de logística, que representou aproximadamente 20% da receita de transporte de carga no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020. A Companhia acredita que devido à flexibilidade que ofertamos em termos de frota e tamanho de carga, bem como a conectividade com a rede, a Companhia obteve posição de vantagem *e-commerce* deste mercado no Brasil.

Na data deste Formulário de Referência, não é possível assegurar a extensão dos impactos financeiros decorrentes do COVID-19 na Companhia, tampouco é possível assegurar a capacidade da Companhia continuar operando seus negócios.

Os impactos decorrentes da pandemia do COVID-19 são contínuos e, portanto, a Companhia avaliará a evolução dos efeitos da atual pandemia em suas receitas, ativos, resultados, negócios e perspectivas, incluindo qualquer possível alteração na sua capacidade de continuar operando seus negócios. As análises da Companhia serão realizadas em linha com o Ofício Circular CVM/SNC/SEP nº 02/2020, emitido pela CVM em 10 de março de 2020, que orienta os administradores e auditores independentes de companhias abertas a considerarem cuidadosamente os impactos da pandemia do COVID-19 em seus negócios e reportarem nas demonstrações financeiras os principais riscos e incertezas advindos dessa análise, em consonância com as normas contábeis aplicáveis.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Covenants de Contratos Financeiros

Devido à crise econômica causada pela pandemia da COVID-19 e os efeitos adversos que esta causou em sua capacidade econômica-financeira, a Companhia vem enfrentando dificuldades no cumprimento de *covenants* financeiros e adimplemento de obrigações pecuniárias estabelecidas em seus contratos financeiros, conforme descrito no item 10.1.f deste Formulário de Referência. Neste sentido, a Companhia tem realizado esforços contínuos de negociação com os respectivos credores para a reestruturação das obrigações estabelecidas nos respectivos contratos, inclusive mediante a celebração de aditamentos e/ou novos instrumentos refletindo novos prazos e condições. Não é possível assegurar que todos os credores aceitarão os novos termos e condições propostos pela Companhia, nem que as respectivas cláusulas serão alteradas, de modo que os credores cujos contratos financeiros possuem *covenants* e/ou outras obrigações pecuniárias inadimplidas e/ou que venham a ser inadimplidas podem e/ou poderão, a seu exclusivo critério, decretar o vencimento antecipado das respectivas dívidas, o que poderá resultar no vencimento antecipado de outras dívidas financeiras que contenham cláusula de vencimento antecipado cruzado (cross default ou cross acceleration). O vencimento antecipado de dívidas poderá afetar adversamente a capacidade de pagamento da Companhia e sua solvência, assim como limitar o acesso da Companhia a novas linhas de crédito para financiamento do seu capital de giro e de investimentos, o que pode limitar o acesso da Companhia a novas linhas de financiamento, bem como afetar adversamente os seus negócios e os resultados operacionais. Para mais informações, vide os itens "*Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento, podendo, consequentemente, configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poder[a afetar adversamente a Companhia." e "A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores.*" da Seção 4.1. deste Formulário de Referência. Ainda, para maiores informações acerca dos *covenants* financeiros e das obrigações pecuniárias as quais a Companhia está sujeita, vide item 10.1.f deste Formulário de Referência.

Acordos de adiamento das entregas de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 aeronaves Airbus

A Companhia anunciou o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 aeronaves da Airbus previstas entre 2020 e 2023 para a partir de 2024, como parte das medidas adotadas pela Companhia para endereçar os impactos relacionados com pandemia do COVID-19 no Brasil em seus resultados financeiros e posição de liquidez. Até a data da divulgação desse Formulário de Referência, a Companhia permanecia em negociação com a, GE, Pratt & Whitney e Rolls Royce, com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Caso a renegociação não seja efetivada, podemos ser obrigados a reestruturar nosso plano de medidas relacionadas aos impactos da pandemia. Nesta situação, não conseguimos garantir que seremos capazes de adotar medidas suficientes e/ou em condições favoráveis e/ou dentro de um tempo razoável. Adicionalmente, caso a não efetivação das transações não seja consensual, podemos estar sujeitos a procedimentos litigiosos envolvendo as partes envolvidas na transação, os quais tem o potencial de resultar em custos e despesas relevantes, impactando adversamente nossa condição financeira. Para mais informações, vide o item "*Não conseguimos garantir que seremos capazes de efetivar os acordos de subarrendamento e o adiamento das entregas de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 Airburs que foram anunciados*" da Seção 4.1 deste Formulário de Referência.

7.1.a - Informações específicas de sociedades de economia mista

(a) interesse público que justificou sua criação

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

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

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

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

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

7.2 - Informações Sobre Segmentos Operacionais

a. produtos e serviços comercializados

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

Os principais ativos geradores das nossas receitas são (i) transporte aéreo de passageiros, sendo 91,6% de nossa receita líquida no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020; e (ii) outros serviços.

A receita proveniente de outros serviços inclui:

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

- Serviço de transporte aéreo de cargas;

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

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

- Receita de aluguel de aeronaves.

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

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de				**Exercício social encerrado em 31 de dezembro de**					
	2020		**2019**		**2019**		**2018**		**2017**	
	(valores em R$ mil, exceto percentuais)									
Receita líquida	R$	% do Total	R$	% do Total	R$	% do Total	R$	% do Total	R$	% do Total
	3.204.267	100%	5.159.687	100%	11.442.317	100%	9.057.064	100%	7.704.831	100%

7.2 - Informações Sobre Segmentos Operacionais

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

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de				**Exercício social encerrado em 31 de dezembro de**					
	2020		**2019**		**2019**		**2018**		**2017**	
	(valores em R$ mil, exceto %)									
Lucro (prejuízo) líquido	R$	% do Total	R$	% do Total	R$	% do Total	R$	% do Total	R$	% do Total
	(9.291.037)	100%	460.504	100%	(2.403.086)	100%	(635.731)	100%	424.513	100%

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

a. características do processo de produção

Transporte Aéreo Regular

Nossos passageiros em viagem de negócios são atraídos principalmente pela conveniência e frequência de nosso serviço para 116 destinos em 31 de dezembro de 2019, e também pelas tarifas baixas oferecidas na compra de passagens com antecedência. Devido à redução acentuada na demanda de passageiros devido à pandemia do COVID-19, junho de 2020, nossa oferta de voos totalizou 167 voos diários atendendo 45 destinos. No mesmo período, fomos a única operadora em 85% de nossas rotas.

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

Receita Líquida de Vendas de Passagens

Acreditamos que nossa ampla malha e nossa variedade de ofertas de rotas nos permitem atrair passageiros em viagem de negócios, os quais nos proporcionam maior rentabilidade e que acreditamos constituir o maior componente de nossas receitas por passagens e de nossos clientes. De acordo com a ABRACORP, detínhamos uma participação de 41% no mercado brasileiro de agências de viagens focadas em viajantes a negócio, sendo que nosso preço médio por passagem junto a agências de viagens corporativas era 16% mais alto do que os praticados pela nossa maior concorrente no que se refere no periodo de três meses encerrado em 30 de junho de 2020. No mesmo período, nossa participação no mercado de tráfego mensurado em RPKs (*Revenue Passenger Kilometers* ou passageiros pagantes transportados por quilômetros voados) era de 40%, segundo a ANAC. Atribuímos isto à conectividade de nossa malha, que permite aos passageiros viajando a negócios várias opções de conexão, lhes possibilitando chegar aos seus destinos mais fácil e convenientemente, bem como ao fato de sermos a única opção em determinados mercados atraentes aos viajantes a negócios. Por outro lado, viajantes a lazer normalmente são mais sensíveis a preços elevados do que viajantes a negócios, mas tendem a terem mais flexibilidade quanto aos horários de voos.

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

No período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020, nossa receita de passageiros foi de R$2.936,0 milhões, representando 92% de nossa receita líquida.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Além de gerarmos receitas com a venda de passagens e pontos do TudoAzul, geramos receitas adicionais com a cobrança por determinados serviços como taxas de bagagem despachada, taxas de cancelamento, taxas de mudança de voos, taxas de não-comparecimento, taxas de reservas pelo *call center*, taxas de reservas online e pela venda de seguros de viagem. Também oferecemos upgrades para nossas poltronas premium em voos domésticos “Espaço Azul”, as quais possuem espaço adicional, e para nossas poltronas “Economy Xtra”, “SkySofas” e de classe executiva, disponíveis em nossos voos internacionais. Nossa cabine “Economy Xtra” tem três polegadas a mais de espaço para as pernas em uma configuração 2-4-2, e nossos “SkySofas” são inovadores, consistindo de quatro assentos da classe econômica com um apoio para os pés que pode ser erguido para criar um espaço plano, como se fosse um sofá, flexível, para que famílias durmam juntas mais confortavelmente.

Cargas e Outras receitas

O fluxo das outras receitas deve ser impulsionado principalmente pela nossa unidade de soluções logísticas Azul Cargo. No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, mesmo com o impacto da pandemia do COVID-19, a receita da Azul Cargo aumentou 0,3% comparado com o mesmo período em junho de 2019, atingindo R$114 milhões, e a participação no mercado em termos de volume de carga transportada no Brasil foi de 28,4%, mostrando a importância da nossa malha exclusiva e da capilaridade que ela fornece.

O crescimento da nossa unidade de negócios de cargas também foi impulsionado por nossa expansão internacional e pela introdução de aeronaves maiores de nova geração em nossa frota, que possuem maior capacidade de carga. Como resultado do rápido crescimento de nossos negócios de carga, arrendamos dois aviões cargueiros 737-400 em 2018 para explorar rotas de alta densidade. Oferecemos serviços de transporte de cargas para 3.718 localidades, e possuímos 232 agências em todo o Brasil oferecendo nossos serviços de transporte de cargas. Contratamos terceiros independentes para transportar e entregar cargas em seu destino final via transporte terrestre. Embora nos responsabilizemos perante nossos clientes pela entrega adequada das cargas, nossos contratos com esses terceiros independentes nos garantem nosso direito de regresso contra eles em caso de perdas durante o transporte terrestre.

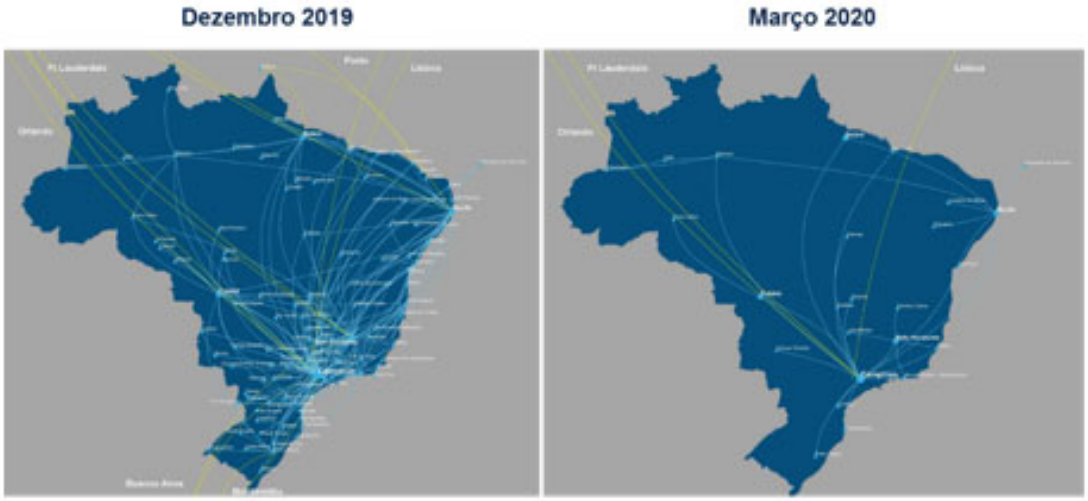
Através da Azul Viagens oferecemos serviços de viagem, que combinam passagens aéreas, transporte terrestre e opções de hospedagem. Os pacotes de viagens que oferecemos são montados previamente ou flexíveis e personalizados, e podem ser comprados em nosso site ou, em uma das 1.236 agências de viagens oferecendo nossos produtos de viagem ou uma de nossas 36 lojas exclusivas.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Malha Aérea

Somos a companhia aérea do Brasil com o maior número de decolagens e destinos atendidos e na grande maioria de nossas rotas somos a única companhia aérea. Em 31 de dezembro de 2019, antes do impacto da pandemia do COVID-19, oferecíamos 916 voos diários atendendo a 116 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de 249 rotas sem escala, sendo única operadora em 70% destas rotas. Com o impacto da pandemia, em 30 de junho de 2020, nossa oferta passou a ter uma média de 167 voos diários, atendendo 45 destinos, sendo única operadora em 85% de nossas rotas.

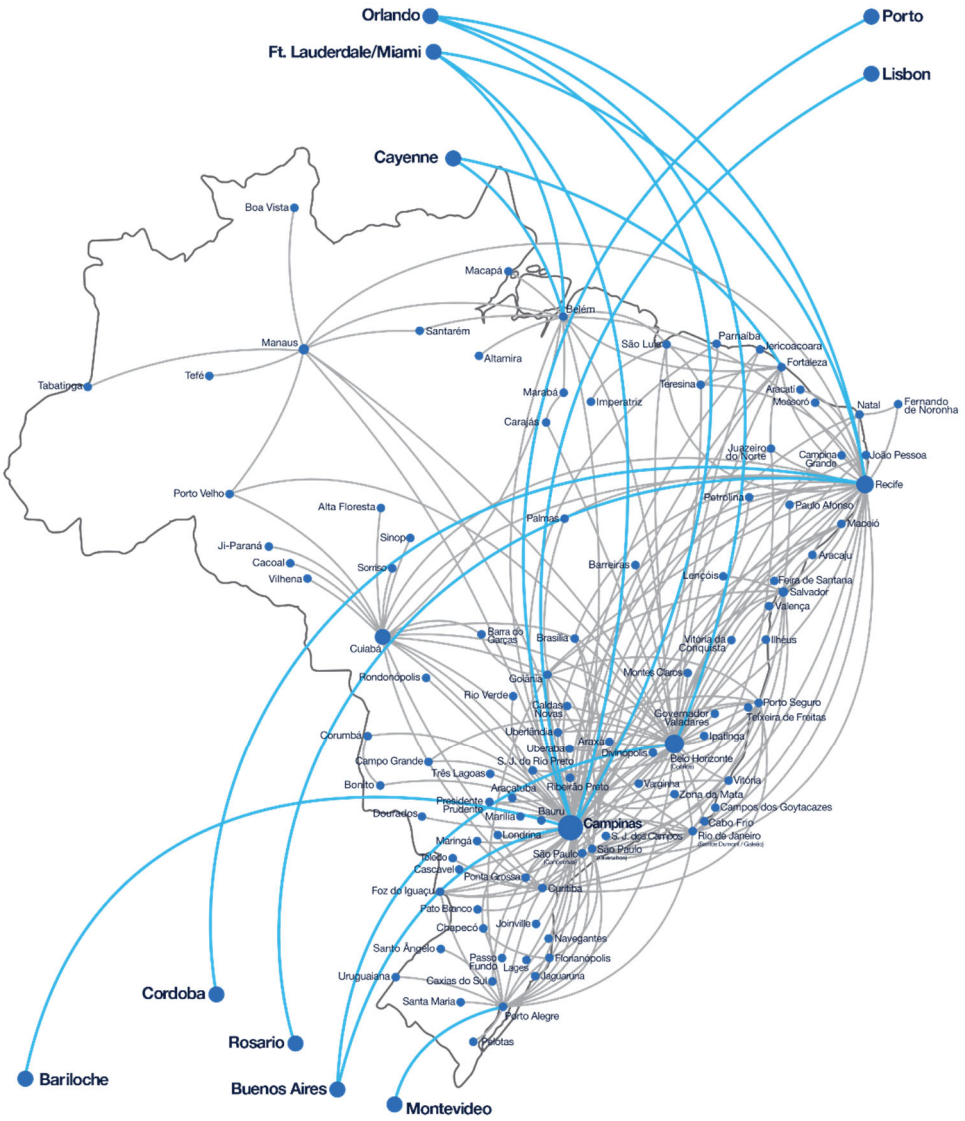
Abaixo mostramos a evolução dos mercados que atendemos antes da pandemia, em dezembro de 2019, no início da pandemia em março de 2020 e a malha de junho de 2020.



950 voos diários
116 cidades

72 voos diários
30 cidades

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais



Através da nossa extensa malha, conectamos viajantes a destinos exclusivos a partir de três centros de conexões (*hubs*), que atendem aos mercados de São Paulo, Belo Horizonte e Recife, três das maiores áreas metropolitanas no país. Em Viracopos, um dos principais aeroportos na área de São Paulo e o maior hub na América do Sul em termos de destinos domésticos sem escalas, oferecíamos serviço direto a 55 cidades brasileiras, sendo responsáveis por 97% de seus 139 voos domésticos diários em 31 de dezembro de 2019.

Devido ao impacto da pandemia, nossa malha aérea foi temporariamente reduzida de forma significativa, resultando em uma redução de capacidade em termos de ASKs de 35% no periodo de seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período no ano anterior. Esperamos reconstruir nossa malha novamente de forma gradual com a retomada da demanda de passageiros.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Nosso segundo maior *hub* se localiza no principal aeroporto de Belo Horizonte, onde atendíamos a 40 destinos domésticos e tínhamos uma participação de 64,0% nas 113 decolagens diárias domésticas naquele aeroporto em 31 de dezembro de 2019. Em 30 de junho de 2020, com o impacto da pandemia do COVID-19, nosso hub em Belo Horizonte passou a atender 8 destinos domésticos e a deter uma participação de 70% das 13 decolagens domésticas naquele aeroporto. 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 30 destinos domésticos com voos diretos, incluindo voos internacionais diretos para Orlando e Fort Lauderdale e detínhamos participação de 74,0% das 100 decolagens diárias domésticas do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2019. Em 30 de junho de 2020, com o impacto da pandemia do COVID-19, passamos a atender 12 destinos domésticos a partir de Recife e a deter participação de 70% das 13 decolagens diárias naquele aeroporto. Recife é uma das maiores cidades do nordeste brasileiro, e essa instalação regional nos permitirá aumentar a conectividade de voos dentro dessa região e internacionalmente, tornando-a nossa instalação mais próxima para voos diretos tanto para a Europa quanto para os Estados Unidos.

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

Atendimento ao Cliente

Acreditamos oferecer uma experiência de viagem de alta qualidade baseada numa forte cultura de serviço ao cliente. Nossos tripulantes são treinados para oferecer ao cliente uma experiência de viagem diferenciada entre as companhias aéreas brasileiras. Treinamos intensivamente nossos tripulantes, enfatizando a importância da segurança e do atendimento ao cliente. Damos a eles as ferramentas e a responsabilidade por manter a qualidade de nosso serviço. De acordo com pesquisas que conduzimos, em 31 de dezembro de 2019, 89% 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 2019 nossa pontuação totalizou 57 pontos, significantemente maior que a pontuação da Gol de 39 pontos. No período dos seis meses encerrados em 30 de junho de 2020 nosso NPS se manteve em 57.

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Focamos em atender às necessidades de nossos clientes, e tivemos uma das pontualidades mais altas entre as maiores empresas aéreas do Brasil nos últimos quatro anos, com 80% de pontualidade para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2019, 85% de pontualidade para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, 84% de pontualidade para 2017 e 89% para 2016, de acordo com a OAG. Além disso nossa taxa de regularidade totalizou 99% em 2019, 98% em 2018 e 99% em 2017 e 2016, decorrente de nosso baixo índice de cancelamento de voos.

Tripulantes

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

Características do Produto

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

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Em 31 de dezembro de 2019, nosso serviço de transporte por ônibus entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos tinha 214 partidas por dia distribuídas por seis diferentes linhas de ônibus, transportando uma média de mais de 53.000 clientes mensalmente e oferecendo serviços de check-in pré-embarque na maioria dos pontos de partidas. Devido à redução na demanda de passageiros decorrente da pandemia, a partir de 30 de junho 2020, reduzimos nosso serviço de ônibus para oito partidas diárias entre Viracopos e o aeroporto de Congonhas durante a semana e para quatro partidas diárias entre os mesmos aeroportos aos finais de semana. Nosso serviço de ônibus é gratuito, e acreditamos que o custo relacionado se justifica pela maior satisfação do cliente e maior demanda de passageiros.

Pontualidade e Regularidade

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

	Para o exercício encerrado em 31 de dezembro de		
	2019	**2018**	**2017**
Pontualidade[1].....	80,4%	85,2%	84,1%
Taxa de conclusão[2]	98,5%	98,5%	98,8%
Taxas de bagagens extraviadas[3].....	1,9	1,6	1,7

Fonte: Azul, OAG e ANAC

(1) Porcentagem de nossos voos regulares operados por nós e que chegaram no horário (dentro de 15 minutos).

(2) Porcentagem de nossos voos regulares operados por nós, independentemente de estarem atrasados (isto é, não cancelados).

(3) Número de bagagens extraviadas por 1.000 passageiros.

Parcerias Estratégicas, Alianças e Contratos Comerciais

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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, Latam, e outros sete acordos de *codeshare* e 28 acordos *interline* com várias empresas aéreas internacionais, incluindo JetBlue, Etihad Airways, Air Europa, Lufthansa, Copa Airlines e Aerolíneas Argentinas. Acreditamos que esses relacionamentos estratégicos nos permitem aumentar nossa taxa de ocupação em voos partindo de aeroportos brasileiros operados por nossos parceiros e expandir nossa exposição internacional para nossos clientes com base no Brasil e para os internacionais. Nossos acordos de *codeshare* com a United, JetBlue e com a TAP nos possibilitam vender voos para praticamente todos os destinos atendidos por essas empresas aéreas, contribuindo para o crescimento de nossas operações internacionais e oferecendo aos nossos passageiros conectividade adicional para além do Brasil. Ademais, nossos relacionamentos com outras empresas aéreas nos permitem expandir nossas operações de cargas ao oferecer esses serviços para além das localidades atendidas por nossas próprias aeronaves.

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

United

Em 26 de junho de 2015, celebramos um contrato de investimento com a Calfinco, uma subsidiária da United, a qual por meio de tal contrato adquiriu ações preferenciais da Azul representando 5% de participação econômica não-votante. As ações preferenciais Classe C foram convertidas em uma base de um para um para ações preferenciais Classe A em 3 de fevereiro de 2017, que foram simultaneamente renomeadas as “ações preferenciais” e, subsequentemente, sujeito a um desdobramento de ações de dois para um em 23 de fevereiro de 2017, fazendo com que a United detivesse 10.843.792 ações preferenciais da Azul por meio de uma subsidiária. De acordo com o referido contrato, a United terá o direito de eleger um membro de nosso conselho de administração contanto que retenha pelo menos 50% das ações preferenciais que adquiriu na data de seu investimento. A United indicou um representante em nosso conselho desde 26 de junho de 2015.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

A United é uma parte de nosso Acordo de Acionistas Pós-IPO, que dá à United o direito de eleger um conselheiro, contanto que detenha pelo menos 50% das ações preferenciais da classe C que recebeu na data de seu investimento ou ações preferenciais resultantes de sua conversão. Em 27 de abril de 2018, a United fechou uma transação de ações preferenciais com a Hainan para adquirir 16.151.524 ações preferenciais de nossa companhia aumentando sua participação em ações para 26.995.316 ações preferenciais, representando 7,9% de nossa participação econômica em 31 de dezembro de 2019. Ainda, celebramos com a United um contrato de cooperação em 26 de junho de 2015, o qual rege a cooperação expandida entre as duas empresas a respeito de determinadas questões, incluindo (i) *codesharing*, (ii) programas de fidelidade, (iii) termos especiais ligados a passageiros e a cargas, (iv) programas de marketing, (v) contas corporativas e contratos de vendas, (vi) passes de viagem para funcionários, (vii) níveis de serviço em aeroportos específicos, e (viii) a negociação de uma joint venture comercial entre nós e a United, pela qual compartilharíamos os recursos com a United e dividiríamos as receitas ligadas a questões especificadas referentes às nossas e às suas rotas, a fim de otimizar a rentabilidade tanto para nós quanto para a United. Até o momento, essa joint venture ainda não foi estabelecida, e nós e a United continuamos a discutir os objetivos, o tipo de joint venture, o compartilhamento de receitas e demais questões.

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

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

TAP

A TAP é uma empresa aérea detida parcialmente pelo governo português, e é uma das empresas aéreas líderes em voos entre a Europa e o Brasil. Temos um longo relacionamento com a TAP desde seu início, com coligadas da TAP no Brasil provendo manutenção pesada para nossos Embraer E-Jets (excluindo a manutenção de motores), representando aproximadamente 1,0%, 6,0%, 35% e 13,0% de nossos custos totais de manutenção no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, e nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017, respectivamente.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

Ainda, em relação ao processo de privatização da TAP, investimos € 90 milhões em títulos com remuneração de 7,5% e vencimento em março de 2026, garantidos por participação no programa de fidelidade da TAP, conversíveis por meio de nossa opção em ações da TAP sem que façamos qualquer outro pagamento. Nos termos dos títulos da TAP, se e quando forem convertidos, as ações a serem emitidas representarão 6% do capital social total da TAP e das ações com direito de voto em uma base plenamente diluída, mas farão jus a direitos econômicos aumentados, sujeito às costumeiras disposições contra diluição, para receber 41,25% de quaisquer dividendos da TAP quando, como e se declarados, bem como quaisquer outras distribuições pela TAP, o que tornaria a Azul a maior acionista da TAP por valor econômico. Os títulos da TAP estão sujeitos a determinados direitos de resgate pela TAP.

Em 3 de julho de 2020 a Companhia anunciou um acordo com o governo português em troca de uma ajuda financeira para a TAP de 1,2 bilhões de euros. 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 bônus seniores detidos pela Companhia de €90 milhões com vencimento em 2026, conforme termos e condições da transação, que foi aprovada pelos acionistas da Azul em assembleia geral extraordinária realizada em 10 de agosto de 2020 e concluída em 2 de outubro de 2020 e pela Companhia e detentores dos bonds em 26 de agosto de 2020. Todas as demais condições contratuais dos bônus seniores serão mantidas, incluindo o status de credor sênior, taxa de juros anual de 7,5% e o direito à constituição das garantias previstas nos respetivos termos e condições, como o programa de fidelidade da TAP. O valor de face mais juros acumulados do título era de R$729 milhões em 30 de junho de 2020.

Ademais, nosso relacionamento com a TAP também envolve (i) um acordo de *codeshare* estabelecendo voos entre Brasil e Portugal, (ii) cooperação adicional entre a TAP e a Azul na manutenção, cargas e outras áreas e (iii) subarrendamento de 15 aeronaves para a TAP como parte das estratégias para otimizar nossa frota. Não temos nenhuma outra parceria estratégica formal ou outros acordos operacionais com a TAP, mas estamos explorando outros acordos com a TAP como um meio de conectar ainda mais a TAP e sua ampla operação na Europa com nossos clientes brasileiros.

Em 6 de fevereiro de 2020, celebramos um contrato de joint venture comercial com a TAP. Por meio desse contrato, traremos mais conectividade à malha doméstica brasileira e acesso ao mercado europeu, proporcionando uma experiência de viagem mais simplificada aos clientes que voam entre o Brasil e a Europa. A transação foi aprovada pelos acionistas da Azul em 9 de dezembro de 2019 e o fechamento da transação permanece sujeito a aprovações regulatórias.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Azul Conecta (TwoFlex)

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

A TwoFlex é uma companhia aérea doméstica brasileira com sede em Jundiaí. Fundada em 2013, ela oferece serviço regular de passageiros e cargas para 39 destinos no Brasil, dos quais apenas três destinos regionais são atendidos pela Azul. A TwoFlex também possui 14 slots na pista auxiliar de Congonhas, um aeroporto de localização estratégica por estar próximo aos distritos comerciais de São Paulo. Atualmente, dois de nossos maiores concorrentes, Gol e LATAM, controlam a maioria dos voos em Congonhas. A frota de 17 aeronaves Cessna Caravan da TwoFlex, um turboélice regional versátil e eficiente com capacidade para nove passageiros, será importante para a Azul continuar a fortalecer a capilaridade da sua malha no mercado regional brasileiro de passageiros e cargas. Em agosto de 2020, a Companhia alterou o nome da marca TwoFlex para Azul Conecta.

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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

Utilizamos um sistema próprio para gerenciamento de *yield*, essencial para nossa estratégia de otimizar a rentabilidade a partir da segmentação dinâmica de tarifas e estímulo à demanda. Temos como alvo os clientes corporativos, aos quais oferecemos opções convenientes de voo, e os clientes a lazer, mais preocupados com custos, aos quais oferecemos tarifas baixas para estimular as viagens de compra antecipada. Acreditamos que nosso modelo de segmentação de tarifas nos permitiu alcançar um PRASK líder de mercado de R$27,43 centavos de real, representando um prêmio de 15,9% em comparação com a Gol no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020. Acreditamos que nossa malha superior e a oferta de produtos nos possibilitam atrair os viajantes a negócios, de alto rendimento e frequentes.

Programa de Vantagens TudoAzul

Nosso programa de Vantagens TudoAzul, lançado em maio de 2009, objetiva intensificar a fidelidade do cliente e o reconhecimento da marca. O TudoAzul tinha 12,3 milhões de membros em 30 de junho de 2020, sendo o programa de fidelidade com o mais rápido crescimento em termos de membros em relação aos maiores programas do Brasil, nos últimos seis anos, de acordo com informações disponibilizadas publicamente nos sites do Smiles e do LATAM Pass, pertencentes respectivamente à Gol e à Latam. Os membros do TudoAzul ganham de um a seis pontos a cada real gasto em passagens da Azul. Os resgates de pontos para passagens começam em 3.000 pontos e sobem para voos mais caros. O TudoAzul também oferece a opção de “pontos mais dinheiro”, na qual as passagens podem ser compradas usando uma combinação de dinheiro e de pontos TudoAzul. Periodicamente, como uma ferramenta promocional, poderemos oferecer recompensas por menos de 3.000 pontos. Acreditamos que, com um sistema que recompense ao menos o número de pontos conforme os reais gastos, os clientes percebem que também estão recebendo uma recompensa maior por suas compras. Da mesma forma, acreditamos que o valor variável dos pontos necessários para resgatar as recompensas nos dá flexibilidade para exercer o critério sobre os custos que incorremos com relação a esses resgates.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

Desde o início do programa, os membros do TudoAzul têm geralmente se demonstrado dispostos a pagar tarifas em média mais caras do que as pagas por não-membros. Acreditamos que isso se deve em parte à alta satisfação do cliente, maior fidelidade do passageiro, e porque muitos de nossos viajantes a negócios, que frequentemente compram passagens na última hora, mais caras, geralmente são também membros do TudoAzul.

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

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

Marketing

Nossas estratégias de marketing e propaganda estão de acordo com nosso modelo operacional de baixo custo. Acreditamos que tivemos êxito na construção de uma forte marca através de um marketing inovador e investimento de publicidade de alto retorno, com foco em ferramentas de redes sociais para estimular a divulgação boca-a-boca de nosso serviço de alta qualidade. Como resultado de nosso forte foco no atendimento ao cliente, nossas pesquisas internas indicam que, em 30 de junho de 2020, 89% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Nossas técnicas de marketing e propaganda se concentram em ferramentas de redes social (Facebook, Twitter e YouTube), e-mail, sites, marketing móvel, inclusive através de nosso programa de fidelidade TudoAzul e de nosso serviço gratuito de ônibus envelopados com a nossa marca entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos. Nossa estratégia de marketing e propaganda também envolve campanhas de vendas e de promoções com nossos parceiros. Além disso, aumentamos nossa visibilidade e o reconhecimento da marca ao apresentar anúncios da Azul nas telas individuais de entretenimento em todas as poltronas de nossos jatos, que exibem televisão ao vivo gratuita em voos domésticos, e ao oferecer aos nossos clientes a bordo nossa revista Azul (que também é uma fonte de receitas, principalmente com os anúncios pagos) e lanches com nosso logotipo na embalagem. Também construímos nossa marca ao oferecer aos nossos viajantes a negócios nossa sala VIP no aeroporto de Viracopos. Além disso, fazemos marketing ao manter aviões pintados seguindo nossos padrões com símbolos reconhecíveis, como a bandeira brasileira e símbolos apoiando importantes causas sociais como a conscientização do câncer de mama, uma causa social que temos apoiado através de iniciativas de responsabilidade social corporativa desde nossa fundação. Colocamos logotipos de importantes parceiros em nossos aviões para gerar receitas adicionais, como SkyTV e Coca Cola. Além disso, fazemos campanhas de marketing de guerrilha (constituídas por atividades de marketing conduzidas em locais públicos, como aeroportos e aeronaves) para intensificar o reconhecimento de nossa marca e oferecer promoções direcionadas aos nossos clientes.

Prêmios

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

- Indicada "*Melhor Companhia Aérea do Mundo*" em 2020 pela TripAdvisor Traveler's Choice;

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

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

- Reconhecida como "*Empresa Aérea de Baixo Custo mais Pontual do Mundo*" pela OAG em 2018, pela segunda vez;

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

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

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

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

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

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

Além disso, como resultado de nossa forte consciência de marca e do foco no atendimento ao cliente, nosso programa de fidelidade TudoAzul tinha 12,3 milhões de membros em 30 de junho de 2020, e foi reconhecido com os seguintes prêmios:

Reconhecido como o "*O Melhor Programa de Vantagens do Brasil em 2016-2019*", pelo Melhores Destinos;
Reconhecido como o "*O Programa com as Melhores Tarifas no Brasil em 2016-2017*" pelo Melhores Destinos;

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 ANAC e baseados em exigências internacionais da ICAO (Organização Internacional de Aviação Civil) e do FAA (Agência de Aviação dos Estados Unidos da América), e nossos programas de manutenção de aeronaves também têm como base as recomendações e documentos para planejamento de manutenção dos fabricantes, e passam por aprovação da ANAC. 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 Universidade Azul 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. Implementamos programas de monitoramento do desempenho das aeronaves e motores. A nova geração de aeronaves e motores é capaz de transmitir mais dados de desempenho para os engenheiros de companhias aéreas e fabricantes de aeronaves, contribuindo para um maior desempenho de confiabilidade e maior segurança. A nossa equipe de engenharia e de controle de qualidade é treinada, qualificada e certificada em gestão técnica e de aeronavegabilidade.

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

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

Nós atualmente realizamos todas as checagens básicas de manutenção de fuselagem para as nossas aeronaves ATR e a maior parte dos E-jets em nossa unidade de manutenção plenamente capacitada em Belo Horizonte e terceirizamos as checagens básicas de fuselagem de nossas aeronaves Embraer E-Jets, Airbus A320neos e Airbus A330s, com a certificação de manutenção e reparo da FAA, EASA e ANAC. A partir de abril de 2020, executaremos todas as manutenções básicas para nossas aeronaves da família Airbus A320neo em nossa nova unidade de manutenção com capacidade total em Campinas.

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

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

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

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

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

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

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

Segurança e Qualidade

Temos o compromisso de zelar pela segurança pessoal e patrimonial de nossos clientes e tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), e somos certificados pela *IATA Operational Safety Audit* ou IOSA, uma associação internacionalmente reconhecida de avaliação de sistemas de gestão e controle operacional de companhias aéreas. Mantemos uma Equipe Operacional de Segurança dividida em seis departamentos: (i) Gerenciamento de Riscos & Prevenção, (ii) Garantia de segurança, (iii) Qualidade Corporativa, (iv) Segurança de Manutenção, (v) Segurança e (vi) Resposta de emergência e Assistência Humanitária. Todos os membros de nossa equipe de segurança e qualidade têm considerável experiência internacional no setor de aviação civil e alguns trabalharam anteriormente em companhias aéreas dos Estados Unidos e do Brasil e fabricantes, fato que lhes garante não apenas conhecimento de sistemas de segurança da aviação e qualidade, como também familiaridade com a frota que operamos.

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

O departamento de Resposta de emergência e Assistência Humanitária treina e mantém uma Equipe Especial de Assistência, composta por voluntários que são treinados para situações de emergência. Esse departamento também é responsável por exercícios e treinamentos regulares, e treinamento para interações com a mídia, juntamente com nosso Escritório de Comunicações. O departamento de Segurança dedica-se à proteção das operações contra atos de interferência ilícita e também é responsável pela segurança de executivos e clientes VIP, assim como segurança física e eletrônica em instalações administrativas e operacionais.

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

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

O nosso foco é aumentar a eficiência e a produtividade de nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores). Em 30 de junho de 2020, nós tínhamos 60 FTEs (*full-time equivalent*) por aeronave, em comparação a 129 da Gol. A tabela a seguir contém o número de nossos funcionários equivalentes por categoria e o número de FTEs por aeronave no final dos períodos indicados:

	Período de seis meses findo em				
	30 de junho de		Em 31 de dezembro de		
Tripulantes equivalentes	**2020**	**2019**	**2019**	**2018**	**2017**
Pilotos	1.461	1.743	1.846	1.741	1.633
Comissários de bordo	984	2.706	2.936	2.351	2.217
Pessoal de aeroporto	2.190	2.983	3.293	3.165	2.903
Pessoal de manutenção	1.795	2.141	2.217	2.063	1.835
Pessoal de call center	551	879	917	924	899
Outros	1.691	1.765	1.980	1.563	1.391
Total	**8.671**	**12.218**	**13.189**	**11.807**	**10.878**
FTEs de final de período por aeronave	62	94	93	94	89

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

Um sindicato nacional representa todos os funcionários de companhias aéreas do Brasil. No entanto, nós não temos um acordo coletivo direto com nenhum sindicato. Negociações vinculantes em relação a reposição de inflação em remunerações e salários são realizadas anualmente entre o sindicato nacional e uma associação que representa todas as companhias aéreas do Brasil. As condições de trabalho e a carga máxima de trabalho são reguladas por legislação governamental e não estão sujeitas a negociações coletivas. Além disso, não temos aumento de salário 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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

Seguro

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

Responsabilidade Ambiental, Social e de Governança

A aviação reúne pessoas, culturas e economias, contribuindo para impulsionar o crescimento econômico e o progresso social. Desde a nossa fundação em 2008, estabelecemos nossa operação cuidando de valores sociais, do desenvolvimento local e da proteção ambiental, com o objetivo de criar relacionamentos sustentáveis de longo prazo com todos os nossos públicos de interesse.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

Em 30 de junho de 2020, a Azul era a única companhia aérea em 85% das 61 rotas que servia e, como resultado, movimentávamos a economia local de comunidades menores, localizadas longe de grandes áreas metropolitanas. Além de nossa malha doméstica diversificada, também servimos destinos internacionais selecionados e temos parceria com várias companhias aéreas que conectam nossos clientes a destinos em todo o mundo.

Em 2019 nós afirmamos nosso compromisso com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas (ONU) e passamos a desenvolver uma ação social cada vez mais engajada, não apenas em torno de nossas bases operacionais, mas em todo o país. Estamos comprometidos em construir um futuro promissor, conectando pessoas e mudando vidas através do trabalho de nossos 2.193 voluntários e de projetos de investimento social, que beneficiaram diretamente mais de 50.000 pessoas.

Conduzimos nossa governança corporativa com transparência e de acordo com as diretrizes de mercado mais relevantes que atendem aos requisitos da SEC e da CVM. A Azul foi a primeira empresa brasileira a se tornar signatária do Comitê de Aquisições e Fusões (CAF), uma entidade de autorregulação do mercado de valores mobiliários brasileiro regida pelos mais altos níveis de padrões de governança corporativa. Para mais informações sobre nossas iniciativas e resultados ESG, visite www.voeazul.com.br/ri.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Propriedade Intelectual

Marcas

Nós registramos, solicitamos o registro ou renovamos as nossas licenças para aproximadamente 92 marcas comerciais no INPI (Instituto Nacional de Propriedade Intelectual), incluindo, entre outras, as marcas “TUDO AZUL”, “AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS”, “AZUL FLEX”, “AZUL PROMO”, “AZUL VIAGENS”, “VOE AZUL” e “AZUL CARGO EXPRESS”. Com exceção da “VOE AZUL” e “AZUL SOUND”, cujos processos de registro ainda estão sob revisão pelo INPI, as outras marcas mencionadas foram concedidas.

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

Patentes

Não possuímos patentes registradas ou concedidas pelo INPI.

Nomes de Domínio

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

Visão Geral da Indústria

As viagens aéreas per capita ainda são relativamente baixas no Brasil apesar do significativo crescimento no mercado da aviação. Em 2019, os voos per capita no Brasil totalizaram 0,5 comparado a 2,8 nos Estados Unidos da América. No mesmo ano, o crescimento de passageiros no mercado doméstico foi de 1,7% comparado ao crescimento de 3,3% em 2018. O Brasil, que é geograficamente similar em tamanho aos Estados Unidos em sua parte continental, é o sexto maior mercado para passageiros domésticos do mundo.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Desde 2008, o número de passageiros de companhias aéreas domésticas transportadas no Brasil aumentou em 90% para 95 milhões em 2019 de acordo com a ANAC, e a Azul sozinha conquistou mais de 60% desse crescimento. Segundo a ANAC, houve 104,4 milhões de embarques domésticos e internacionais em companhias aéreas brasileiras em 2019, para uma população total de cerca de 210 milhões, de acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Na medida em que o transporte aéreo se tornou mais acessível, os brasileiros estão alocando uma parcela maior de sua renda disponível para viagens internacionais. O número de embarques com receita doméstica no Brasil cresceu de 47,4 milhões em 2007 para 95,3 milhões em 2019. Em termos de demanda com receita doméstica, o tráfego de passageiros do setor aumentou de 45,7 bilhões RPKs em 2007 para 96,7 bilhões RPKs em 2019. A oferta de assentos por quilômetros (ASK) nesse mesmo período cresceu de 67,5 bilhões ASKs em 2007 para 116,8 bilhões ASKs em 2019. A taxa de ocupação doméstica, calculada como RPKs dividido por ASKs, encerrou em 82,7% em 2019. A tabela abaixo apresenta os números do tráfego de passageiros do setor doméstico e a capacidade disponível para os períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de						
	2019	**2018**	**2017**	**2016**	**2015**	**2014**	**2013**
Assentos-quilômetro oferecidos	116.842	117.964	112.813	111.236	118.220	117.053	115.907
Crescimento nos assentos-quilômetro oferecidos	(1,0)%	4,6%	1,4%	(6,0)%	1,0%	1,0%	(2,9)%
Passageiros-quilômetro transportados	96.671	95.942	91.914	89.012	94.372	93.333	88.244
Passageiros-quilômetro transportados—crescimento	0,8%	4,4%	3,2%	(5,7)%	1,1%	5,8%	1,4%
Taxa de ocupação	82,7%	81,3%	81,5%	80,0%	79,8%	79,7%	76,1%

Fonte: ANAC, Dados Comparativos Avançados.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Devido à forte redução na demanda de passageiros em março devido às medidas de afastamento social, o tráfego de passageiros do setor diminuiu de 46,5 bilhões (RPKs) no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019 para 25,2 bilhões no mesmo período em 2020. Por sua vez, a oferta de assentos (ASKs) diminuiu de 56,4 bilhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019 para 31,5 bilhões no mesmo período em 2020. Como resultado, a taxa de ocupação doméstica encerrou em 79,8% no primeiro semestre de 2020. A tabela abaixo apresenta os números do tráfego de passageiros do setor doméstico e a capacidade disponível para os períodos indicados:

	Período de seis meses findo em 30 de junho de	
	2020	**2019**
Assentos-quilômetro oferecidos.....	31.562	56.415
Crescimento nos assentos-quilômetro oferecidos	(44,1)%	(1,4%)
Passageiros-quilômetro transportados	25.158	46.352
Passageiros-quilômetro transportados—crescimento	(45,7%)	(1,0)%
Taxa de ocupação.....	79,7%	82,2%

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

b. características do processo de distribuição

Atualmente, vendemos os nossos produtos por meio de seis principais canais de distribuição: (i) nosso website, (ii) nosso aplicativo do celular, (iii) nosso call center, (iv) balcões de aeroporto, (v) lojas independentes *Azul Viagens*, e (vi) terceiros tais como agências de viagem, inclusive através de seus sites na Internet. O nosso canal de distribuição que apresenta os custos mais baixos é representado pelas reservas diretas feitas pela Internet pelos nossos clientes. Aproximadamente 89% de todas as vendas foram geradas por canais online em 30 de junho de 2020, o que nos permite reduzir nossos custos significativamente. Pretendemos continuar trabalhando para aumentar o volume de vendas on-line, especialmente através de nosso site e pelo nosso aplicativo de celular, uma vez que tal canal de distribuição é mais eficiente, e envolve menos custos de vendas realizadas através de agências de viagem. Em conjunto com a Navitaire, um prestador de serviços de reserva de viagens e outros serviços auxiliares, nós desenvolvemos uma conexão direta com agências de viagem utilizando portais on-line que evitam a dispendiosa distribuição através de GDSs, resultando em um custo indireto de distribuição consideravelmente menor. Isso permite que as agências de viagem utilizem as mesmas plataformas de programação na Internet com custos baixos quase fixos que não variam em relação às vendas, a fim de desenvolver os seus aplicativos front-end, móveis e de Internet com uma conexão direta com o nosso sistema de reservas. Em relação a vendas feitas através de agentes de viagem, nós pagamos comissões de incentivo para agentes de viagem por metas de vendas atingidas em vez de comissões antecipadas. Nós mantemos um call center de alta qualidade, dotado somente com o nosso pessoal, e acreditamos que ter um call center de alta qualidade é crucial para a nossa cultura focada no atendimento ao cliente. Cobramos uma taxa para as reservas feitas através de nosso site e *call center* para compensar os seus custos operacionais.

c. características dos mercados de atuação, em especial:

participação em cada um dos mercados

Rotas domésticas

Acreditamos que nossa frota otimizada é particularmente adequada para o mercado brasileiro, nos permitindo atender cidades com diferentes populações, variando desde grandes capitais até cidades menores em todo o Brasil. Dessa forma, acreditamos que combinamos capacidade e demanda com eficiência ao oferecermos mais serviços diretos convenientes e frequentes do que a Gol e a Latam, que voam exclusivamente com aeronaves maiores dentro do Brasil e conseguem atender de forma rentável apenas a um subconjunto de cidades devido a restrições de infraestrutura que não afetam algumas de nossas aeronaves. Acreditamos que podemos adaptar a nossa capacidade para atender a demanda através de ajustes na programação de entregas de aeronaves e nos cronogramas de manutenção. Pretendemos continuar crescendo sustentável e lucrativamente acrescentando ainda mais novos destinos domésticos e internacionais, interconectando as cidades que já atendemos e aumentando a frequência nos mercados existentes.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Em 30 de junho de 2020, tínhamos uma posição de liderança em 24 cidades e em 92% de nossas rotas em termos de decolagens, sendo única companhia aérea operando em nove cidades.

Rotas internacionais

Nossa estratégia de expansão internacional está baseada em conectar nossa forte presença no Brasil por meio de nossos *hubs* em Campinas, Belo Horizonte e Recife com nossos atuais destinos internacionais de longa distância de Fort Lauderdale, Orlando e Lisboa, e destinos selecionados na América do Sul. Acreditamos que estamos especialmente capacitados para estimular demanda adicional por viagens internacionais de longa distância, utilizando nossos Airbus A330s e tirando proveito de nossa malha doméstica que oferece conexões por todo o Brasil. Durante o primeiro semestre de 2020, nossas receitas internacionais representavam 19% de nossa receita total, em comparação com 15% para o mesmo período em 2019. Acreditamos que nosso principal *hub* no aeroporto de Viracopos é particularmente adequado para atender as nossas rotas internacionais devido à nossa estrutura focada em rotas domésticas, tanto em termos de passageiros quanto de conectividade geral em todo o Brasil. Uma vez no aeroporto de Viracopos, nossos passageiros internacionais podem aproveitar nossa estrutura completa de rotas domésticas para conexões rumo a todas as regiões do Brasil. Com a contração acentuada da demanda de passageiros após o início da pandemia do COVID-19 reduzimos em torno de 90% de nossa capacidade de voos internacionais em 30 de junhode 2020 e mantivemos apenas voos semanais a partir de Viracopos para Fort Lauderdale e Lisboa.

A fim de intensificar nossa conectividade fora do Brasil, celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United e com a TAP, bem como outros oito acordos de *codeshare* e 28 acordos *interline* com diversas empresas aéreas internacionais.

Em 31 de dezembro de 2019, a TAP atendia a 71 destinos, incluindo 10 destinos no Brasil, e, portanto, era a maior empresa aérea em termos de número de assentos entre o Brasil e a Europa. Nossos voos para Lisboa permitem que mais passageiros a negócios e a passeio se valham da malha da TAP para acessar os principais destinos na Europa. Em março de 2020 a TAP anunciou a redução temporária de suas operações devido ao impacto da pandemia. A TAP espera recuperar em setembro 40% de seus voos operados antes da crise causada pela pandemia, de acordo com um comunicado publicado em seu site.

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.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

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

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

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
Participação no Mercado Doméstico – Número de Voos	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
Gol	37,5%	37,7%	35,7%	36,2%
Latam	36,3%	34,7%	31,9%	32,6%
Azul	25,9%	23,6%	18,6%	17,8%
Avianca Brasil	0,0%	3,7%	13,4%	12,9%
Outras	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%

Fonte: ANAC

Em razão do nosso modelo de negócios inovador, que se baseia no estímulo à demanda em mercados pouco atendidos, acreditamos que estamos menos suscetíveis aos efeitos da concorrência tarifária envolvendo nossos principais concorrentes que voam a partir dos aeroportos da cidade de São Paulo. Em 30 de junho de 2020, 15% e 7% de nossa malha nacional se sobrepôs à da Gol e da Latam, respectivamente, enquanto as malhas da Gol e da Latam tiveram uma sobreposição de aproximadamente 82% entre si. Em 30 de junho de 2020, nenhum dos destinos domésticos da Azul em Viracopos possuía concorrência. Ao passo que a Gol, a Latam ou qualquer outra companhia aérea possam entrar nos mercados que atualmente atendemos exclusivamente ou nos quais detemos uma grande fatia, acreditamos que a nossa abrangente conectividade nos permite evitar concorrência em vários mercados nos quais atuamos, em especial nossos concorrentes que operam aeronaves de maior porte como a Gol e a Latam, uma vez que é mais difícil atender nossos mercados de maneira rentável com aeronaves maiores.

Antes do início de nossas operações, a Gol e a Latam controlavam mais de 90% do mercado brasileiro de aviação. De 2008 até 2015, esse mercado tem crescido significativamente, em parte em razão de (i) nossa entrada no mercado, que incentivou a demanda, e (ii) crescimento orgânico do mercado, com mais pessoas usando serviços de transporte aéreo. Consequentemente, apesar de a Gol e a Latam terem perdido participação após nossa entrada no mercado, houve aumento do número de passageiros transportados por ambas as companhias após aquela data. Em 30 de junho de 2020 tínhamos 39% de participação no mercado doméstico em RPK, de acordo com a ANAC.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
Número de Destinos Domésticos Atendidos	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
Azul	43	106	100	98
Gol	37	60	53	53
Latam	34	46	45	44

Fonte: Innovata

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

Internacional

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

d. Eventual sazonalidade

A receita líquida da Companhia advém do volume de transporte aéreo de passageiros, e de carga ou malas postais realizadas, que está sujeito a variações de acordo com o período do ano e, consequentemente, seu fluxo e intensidade. Historicamente, a demanda se dá em menor intensidade no segundo trimestre de cada ano. Geralmente esperamos que a demanda seja maior no primeiro, terceiro e quarto trimestres de cada ano em comparação com o segundo trimestre. Esse aumento da demanda ocorre devido ao aumento das viagens de negócios durante o segundo semestre do ano, além do Natal, Carnaval e férias escolares durante o verão no Brasil. Embora as viagens de negócios possam ser cíclicas, dependendo do estado geral da economia, elas tendem a ser menos sazonais do que as viagens de lazer, que têm seu pico durante a temporada de férias e em torno de alguns feriados no Brasil.
A tabela abaixo mostra nossa tarifa média em reais para os períodos indicados, refletindo nossa receita total de passageiros dividida por segmentos de voos de passageiros para tais períodos:

	Tarifa Média (R$)			
Em 31 de dezembro de	**Primeiro Trimestre**	**Segundo Trimestre**	**Terceiro Trimestre**	**Quarto Trimestre**
2017	283,7	279,8	308,1	344,8
2018	376,1	346,1	379,9	395,7
2019	382,3	379,7	391,5	419,9

e. principais insumos e matérias primas, informando:

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

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Frota

Em 30 de junho de 2020, a nossa frota contratual contava com um total de 167 aeronaves e nossa frota operacional contava com um total de 140 aeronaves. A diferença de 27 aeronaves entre a nossa frota contratual de passageiros e operacional de passageiros se deve ao subarrendamento de 15 aeronaves para a TAP, 12 aeronaves que estavam no processo de saída da frota.

A nossa frota operacional tem uma idade média de 6,0 anos, sendo significativamente mais nova do que a de nosso principal concorrente, que conta com uma frota com uma média de 10,7 anos de idade. Acreditamos que operar uma frota mais nova proporciona uma maior confiabilidade, uma maior eficiência em termos de uso de combustível e menores custos de manutenção. Os nossos Embraer E-Jets comportam entre 106 e 136 passageiros, os A320neos possuem capacidade para 174 passageiros, a nossa aeronave ATR comporta 70 passageiros, e os recentemente adquiridos Cessna Caravan acomodam 9 passageiros. Em comparação, as aeronaves utilizadas por nossas duas principais concorrentes no Brasil têm entre 144 e 220 assentos. Consequentemente, o custo médio de viagem de nossa frota de R$161.780 em 30 de junho de 2020 foi 33,7% menor do que o dos maiores jatos Boeing 737-800 operados pela Gol.

Além de alavancar a força de nossa malha nacional e maximizar o crescimento potencial de nosso programa de fidelidade e operações de carga, adicionamos aeronaves de última geração Airbus A320neo à nossa frota a partir de dezembro de 2016, com menores custos de assento e de viagem para proporcionar conforto em viagens de longa distância e atendimento em horário de pico. Por exemplo, em voos de longa duração tais como um voo entre Viracopos e Salvador, o custo de viagem de uma aeronave Airbus A320neo é apenas 5% maior do que o custo de viagem de um E-195. Como a aeronave de ponta Airbus A320neo tem 56 assentos a mais do que o E-195, o seu CASK (custo operacional de assento disponível por quilômetro) é 29% menor. Em virtude disso, ao adicionar uma aeronave de última geração à nossa frota, esperamos manter os melhores custos de viagens do mercado e reduzir o nosso CASK, tanto em termos absolutos quanto em relação a nossos principais concorrentes.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

As tabelas a seguir apresentam a composição de (i) nossa frota contratual, composta de aeronaves que são de nossa propriedade ou arrendadas contratualmente e inclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP desde 2016 e as três aeronaves em processo de saída da nossa frota, e (ii) nossa frota operacional, composta de aeronaves operadas por nós, incluindo aeronaves de substituição, pelos períodos indicados.

Total da Frota Contratual	Número de assentos	Período de seis meses findo em 30 de junho de 2020	Em 31 de dezembro de 2019	2018	2017	2016
Aeronave Embraer						
E-190	106	14	15	16	17	17
E-195	118	55	55	56	62	64
E-195-E2.....	136	5	4			
ATR 72.....	68-70	39	39	42	49	46
Aeronave Airbus						
A320 family	174	40	40	20	12	5
A321neo	214	2	1	0	0	0
A330ceo.....	238-271	8	8	7	7	7
A330neo	298	2	2	0	0	0
Boeing 737 (Cargueiro).....	-	2	2	2	0	0
Total da Frota Contratual .		**167**	**166**	**143**	**147**	**139**

Total da Frota Operacional	Número de assentos	Período de seis meses findo em 30 de junho de 2020	Em 31 de dezembro de 2019	2018	2017	2016
Aeronave Embraer						
E-190	106	6	6	9	10	10
E-195	118	42	49	54	60	64
E-195-E2.....	136	5	4			
ATR 72.....	68-70	33	33	33	33	39
Aeronave Airbus						
A320 family	174	40	38	20	12	5
A321neo.....	214	2	0	0	0	0
A330ceo.....	238-271	8	8	7	7	5
A330neo.....	298	2	2	0	0	0
Boeing 737 (Cargueiro).....	-	2	2	2	0	0
Total da Frota Operacional		**140**	**142**	**125**	**122**	**123**

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Das 167 aeronaves que compunham a nossa frota contratual em 30 de junho de 2020, 19 eram detidas através de arrendamentos financeiros ou financiamentos de dívida e 148 foram financiadas através de arrendamentos operacionais de até 12 anos. Nossas aeronaves sob arrendamento financeiro foram financiadas através de linhas de crédito concedidas por diferentes credores, sendo que 11,8% desse financiamento foram denominados em reais e 88,2% em dólares norte-americanos em 30 de junho de 2020.

Embraer

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

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

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

Em 30 de junho de 2020 tínhamos 5 E-195 E2s em nossa frota.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Aeronaves Turboélice

Nós somos uma das maiores operadoras de ATR do mundo de acordo com a ATR. A ATR é a maior fabricante mundial de aviões turbopropulsores de até 70 assentos, que proporcionam custos operacionais significativamente mais baixos do que os jatos, com uma média de consumo de combustível aproximadamente 50% a 65% menor do que o de um jato de porte similar. O ATR 72-600 é o mais novo membro da família ATR, e é conhecido por sua alta eficiência, confiabilidade de expedição e baixo consumo de combustível. Ele tem um cockpit de vidro e um novo sistema de comunicações e gerenciamento de voo. Assim como os Embraer E-Jets, o ATR tem um layout de dois por dois sem assento no meio, e os nossos aviões são projetados com 30 polegadas de espaço para as pernas, espaço esse que é comparável ao de nossos E-Jets. Nós começamos a operar o ATR em março de 2011 para dois fins estratégicos: atender a rotas diretas de curta distância entre cidades pequenas onde o jato seria menos rentável; bem como alimentar o tráfego de clientes de mercados secundários de nossa malha existente. Em 30 de junho de 2020, tínhamos 33 ATRs em nossa frota.

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

Airbus – Aeronaves Widebody

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

Airbus – Aeronaves Narrowbody

O Airbus A320neo substitui a família A320, possuindo uma nova geração de motor e outros aperfeiçoamentos tais como refinamentos aerodinâmicos, grandes winglets curvos (sharklets), economia de peso e uma cabine moderna que acomoda até 174 passageiros com espaços maiores para bagagem e um sistema melhorado de purificação do ar. Os nossos Airbus 320neos virão com motores CFM International LEAP-1A e deverão ter 14% a menos de consumo de combustível e menos ruído quando comparados aos da série A320, bem como um aumento de alcance de aproximadamente 500 milhas náuticas.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Em resposta aos acontecimentos relacionados com a disseminação do COVID-19 no Brasil, a Companhia implementou medidas para mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez. Com isso, a administração da Companhia desenvolveu um Plano de Retomada, que conta com o apoio dos fabricantes de aeronaves. Em 13 de maio de 2020, a Companhia anunciou o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 aeronaves Airbus previstas entre 2020 e 2023 para a partir de 2024. Até a data da divulgação desse Formulário de Referência, a Companhia está em negociação com a Airbus, GE, Pratt & Whitney e Rolls Royce, com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, e otimizar a companhia aérea para o futuro.

Combustível

O combustível é uma de nossas maiores despesas operacionais, sendo responsável por 20,4% dos nossos custos e serviços prestados no período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020.

O preço do combustível para aeronaves é composto de um componente variável e outro fixo. O componente variável é determinado pelo produtor e reflete variações internacionais de preço do petróleo e a taxa cambial real/dólar norte-americano. Esse componente variável é ajustado mensalmente no mercado brasileiro, ao passo que na América do Norte e na Europa o ajuste é diário. O componente fixo é a margem de lucro bruto cobrada pelo fornecedor e representa normalmente um custo fixo por litro durante a vigência do contrato. Nós compramos combustível de um número de distribuidores no Brasil, principalmente da BR Distribuidora, uma subsidiária da Petrobras, da Air BP Brasil Ltda. e da Raízen Combustíveis Ltda., todas elas empresas autorizadas pela Agência Nacional do Petróleo ou ANP para comercializar produtos derivados do petróleo para a aviação em todo o Brasil, com as quais nós mantemos contratos exclusivamente para a compra de toda a nossa demanda de combustíveis para aviões em certos locais especificados em contratos. Os nossos contratos com a BR Distribuidora preveem que nós temos a obrigação de comprar exclusivamente combustível de aviação da BR Distribuidora caso a BR Distribuidora instale novos pontos de fornecimento em aeroportos nos quais nós operamos, contanto que ainda não tenhamos firmado um contrato para fornecimento de combustível de aviação com um outro fornecedor. Os nossos contratos com a BR Distribuidora, com a Air BP Brasil Ltda. e com a Raízen Combustíveis Ltda. estão em vigor até dezembro de 2021. Para os nossos voos internacionais que partem de fora do Brasil, nós compramos combustível de fornecedores locais.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		**No exercício encerrado em 31 de dezembro de**		
	2020	**2019**	**2019**	**2018**	**2017**
Litros consumidos (em milhares).....	343.089	565.576	1.203.486	1.035.816	939.908
Combustível da Aeronave (R$ em milhares).....	831.609	1.440.480	3.085.603	2.644.261	1.848.195
Preço médio por litro (R$)	2,42	2,55	2,56	2,55	1,97
Aumento (redução) percentual no preço por litro	(4,8)%	12,9%	0,4%	29,8%	11,0%
Percentual de custos de serviços prestados e despesas operacionais.....	20,4%	32,2%	24,4%	33,6%	28,6%

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Aeroportos

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

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

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

Em 2011, o governo brasileiro começou a conduzir licitações públicas para concessões de operação de alguns aeroportos no Brasil. Entre 2011 e 2019, 22 aeroportos foram privatizados após concessões, incluindo aeroportos onde estão localizados nossos três hubs, Viracopos, Confins e Recife. As concessões para esses aeroportos têm prazos entre 20 e 30 anos. Em 2020, o governo brasileiro espera leiloar outros 22 aeroportos localizados nas regiões sul, centro-oeste e norte do país.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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

Como resultado da transferência de nossas operações para o novo terminal de passageiros no aeroporto de Viracopos, nós assinamos um "Contrato de Incentivo de Transferência de Terminal" com a Aeroportos Brasil, que estabeleceu um cronograma detalhado para a construção deste novo terminal, e nos deu determinados direitos de impor penas no caso de não cumprimento deste cronograma. Tendo em vista que a Aeroportos Brasil não cumpriu com certas obrigações contratuais, nós retivemos 40% das tarifas de pouso do aeroporto desde maio de 2016 até dezembro de 2017. Em razão desta retenção, a Aeroportos Brasil entrou com uma ação contra nós, a qual foi liquidada em maio de 2018 e, consequentemente, a retenção das tarifas de pouso foi resolvida. Nos termos do acordo, nós concordamos em seguir com a construção de algumas partes da construção de um novo terminal no aeroporto de Viracopos, usando as tarifas de pouso de aeroporto retidas da Aeroportos Brasil.

Ainda, a Aeroportos Brasil, que detém uma concessão para a operação do aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de recuperação judicial em 2018, pois não cumpriu sua intenção de renunciar a obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal, além de outras obrigações previstas no contrato de concessão. Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de recuperação judicial da Aeroportos Brasil, que, dentre outras medidas, consiste em devolver à ANAC a concessão da operação do aeroporto de Viracopos para iniciar um novo processo de licitação da concessão a um novo operador. Em 18 de fevereiro de 2020, o Juízo da recuperação judicial homologou o plano de recuperação judicial e, em 19 de março de 2020, Aeroportos Brasil apresentou requerimento à ANAC para relicitação do aeroporto de Viracopos, em cumprimento ao plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o Governo Federal publicou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando a relicitação do aeroporto de Viracopos. O Ministério da Infraestrutura deverá submeter ao conselho do PPI a avaliação, no prazo de 90 dias, da possibilidade de transferência das dívidas adquiridas pela atual concessionária junto aos financiadores para o novo concessionário. Ainda não há prazo para realização do leilão. A relicitação está em fase de estudos, sendo que as análises cujo prazo de encaminhamento ao Ministério da Infraestrutura era até 09 de setembro de 2020 tiveram seu prazo prorrogado para janeiro de 2021. De acordo com o artigo 13 da Lei nº. 13.448, a ANAC iniciou formalmente um procedimento de relicitação para dar a concessão a um novo operador. Por conseguinte, a ANAC irá (i) suspender qualquer ato que busque a caducidade da concessão; (ii) aditar o contrato de concessão celebrado com a Aeroportos Brasil para determinar as garantias e serviços mínimos a serem prestados durante o procedimento de relicitação (aditivo celebrado em 16 de outubro de 2020); (iii) emitir um novo estudo de viabilidade técnica e econômica, as regras da licitação e um novo contrato de concessão. O processo de relicitação será ainda regulamentado por decretos a serem promulgados pelo Governo Federal Brasileiro e deverá ser concluído, nos termos da Lei 13.448, dentro de 24 meses. Uma vez concluído o processo, a operação do aeroporto de Viracopos deve ser transferida para um novo operador, caso a nova licitação seja bem-sucedida ou devolvida ao governo.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 69,9% do total de decolagens para 8 destinos domésticos em 30 de junho de 2020. Em julho de 2014, a ANAC emitiu uma resolução estabelecendo novos procedimentos para alocar slots em aeroportos que funcionem com restrição de slots. Através dessa alocação, recebemos 26 novos slots no aeroporto de Congonhas. Em novembro de 2014, começamos a operar 13 voos diários do aeroporto de Congonhas para alguns de nossos mercados mais rentáveis, incluindo Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, alavancando a conectividade que temos nessas cidades e expandindo os nossos voos disponíveis para passageiros de São Paulo. Em agosto de 2019, a ANAC anunciou uma distribuição temporária de 41 slots no aeroporto de Congonhas anteriormente operados pela Avianca Brasil, dos quais 15 slots foram alocados para nós. Como resultado, ajustamos nossa programação de voos no aeroporto de Congonhas e, desde setembro de 2019, começamos a operar um serviço de ponte-aérea entre Congonhas e Rio de Janeiro e entre Congonhas e Belo Horizonte.

Nós construímos um hub regional em Recife para aumentar a conectividade de voos dentro da região nordeste do Brasil. Recife tem o maior PIB da região nordeste, de acordo com o IBGE, e é o nosso hub latino-americano mais próximo para voos sem escalas para a Europa e para os Estados Unidos. A nossa instalação regional de Recife atende 12 destinos domésticos sem escalas, e tivemos uma participação de 70% das 21 decolagens domésticas diárias do aeroporto de Recife em 30 de junho de 2020. A nossa malha diversificada nos permite conectar não somente as nossas principais bases, mas também destinos estratégicos em todo o Brasil, localizados tal como, São Paulo (aeroportos de Guarulhos e Congonhas), Rio de Janeiro (aeroportos Santos Dumont e Galeão), Porto Alegre, Cuiabá e Manaus.

Outras Instalações e Propriedades

Nossa sede comercial e sede social estão localizadas na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, onde alugamos 8.179,33 metros quadrados com base em três contratos de locação que expiram em dezembro de 2022. Também firmamos um contrato de locação, que expira em 2022 para o armazém e complexo de escritórios em Fort Lauderdale, Estados Unidos.

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

ii. eventual dependência de poucos fornecedores

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

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 20,4% dos nossos custos no período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020.

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

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

			Período de seis meses findo em 30 de junho de 2020	
Fator de risco	**Instrumento Financeiro**	**Risco**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**
Combustível de aeronave	Custo por litro	WTI	(59.966)	(109.748)

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

			Exercício social encerrado em 31 de dezembro de					
			2019		2018		2017	
Fator de risco	**Instrumento Financeiro**	**Risco**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**
			(em milhares de reais)					
Combustível de aeronave	Custo por litro	WTI	(261.317)	(582.002)	(286.938)	(450.690)	(491)	(5.451)

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

a. montante total de receitas provenientes do cliente

Não existe nenhum cliente responsável por mais de 10% da nossa receita líquida total no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019.

b. segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

Não existe nenhum cliente responsável por mais de 10% da nossa receita líquida total no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

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

Secretaria Nacional de Aviação Civil ("SAC"): A Secretaria Nacional de Aviação Civil é um órgão do Ministério da Infraestrutura, cuja competência está prevista no Anexo I do Decreto n° 10.368, de 22 de maio de 2020. À Secretaria Nacional de Aviação Civil compete, entre outros: (i) assessorar o Ministro da Infraestrutura na coordenação e na supervisão dos órgãos e das entidades do sistema de aviação civil, incluindo a INFRAERO e a ANAC; (ii) propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes, no âmbito do setor de aviação civil, e as ações governamentais a ela relacionadas e, no que couber, com o Ministério da Defesa; (iii) participar da formulação e da implementação do planejamento estratégico e dos planos de investimento do Ministério da Infraestrutura relativos ao setor de aviação civil; (iv) coordenar, acompanhar e propor diretrizes relativas aos assuntos do setor de aviação civil que necessitem de posicionamento do governo brasileiro perante os organismos internacionais e em convenções, acordos, tratados e atos internacionais de que o país seja parte, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades governamentais; (v) assistir tecnicamente o Ministro da Infraestrutura nas matérias pertinentes aos programas e às iniciativas relativos ao setor de aviação civil; (vi) propor, coordenar e acompanhar políticas e diretrizes para gestão, regulação, segurança, desenvolvimento sustentável e prestação adequada dos serviços e das infraestruturas da aviação civil; (vii) propor atualizações e orientar a implementação de planos, programas e ações destinados ao desenvolvimento do Sistema Nacional de Viação, relativo ao setor de aviação civil; (viii) propor, apoiar e acompanhar as parcerias com a iniciativa privada relativas às infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; (ix) propor, coordenar e acompanhar a execução de políticas e de projetos de pesquisa, formação e capacitação de recursos humanos para a aviação civil; e (x) assessorar e subsidiar tecnicamente o Ministro da Infraestrutura em sua participação no Conselho Nacional de Aviação Civil.

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

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

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

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária ("INFRAERO"): criada por meio da Lei n° 5.862/72, a INFRAERO tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente infraestrutura aeroportuária de parte dos aeródromos brasileiros; e

Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias ("CONAERO"), criada pelo Decreto 7.554/2011 e reformulada pelo Decreto 10.319/2020, tem como objetivo promover a coordenação do exercício das competências dos órgãos e entidades nos aeroportos. Este órgão é composto por representantes dos seguintes órgãos e entidades: (i) Ministério da Infraestrutura, por meio de sua Secretaria-Executiva, que a preside; (ii) Casa Civil da Presidência da República; (iii) Ministério da Justiça e Segurança Pública, por meio da Polícia Federal; (iv) Ministério da Defesa, por meio do DECEA; (v) Ministério da Economia, por meio da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil; (vi) Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, por meio da Secretaria de Defesa Agropecuária; (vii) Agência Nacional de Vigilância Sanitária; e (vii) ANAC.

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

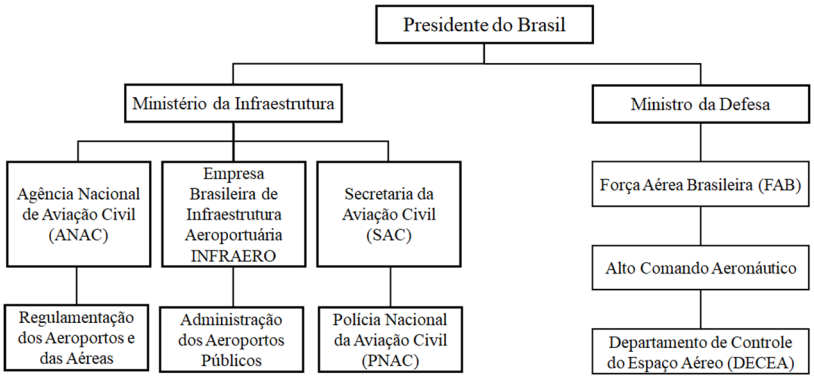
A Política Nacional de Aviação Civil("PNAC"), adotada em 2009 por meio do Decreto Federal nº. 6.780, estabelece as principais diretrizes e políticas governamentais aplicáveis ao sistema brasileiro de aviação civil.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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 2.700 aeródromos públicos e privados. As empresas aéreas que operam voos regulares usam principalmente infraestrutura aeroportuária pública, com 99% do tráfego total de passageiros que passa por uma malha composta de 158 aeroportos. A INFRAERO é responsável direta ou indiretamente pelas questões operacionais de 48 desses aeroportos.

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

O governo está implantando um programa para conceder as operações de determinados aeroportos por meio de concessões outorgadas por licitação pública. Em fevereiro de 2012 foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação pública as concessões para os aeroportos de São Paulo (Guarulhos), Brasília e Campinas. No entanto, a Aeroportos Brasil, detentora da concessão para operar no Aeroporto de Viracopos, anunciou a sua intenção de retornar a concessão para a ANAC.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação as concessões para os aeroportos de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins) e Rio de Janeiro (Aeroporto Internacional do Galeão) em novembro de 2013 e, para o Aeroporto Internacional de Fortaleza, no Estado do Ceará, o Aeroporto Internacional de Salvador no Estado da Bahia, o Aeroporto de Florianópolis, no Estado de Santa Catarina e por fim, o Aeroporto Internacional de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul em julho de 2017. As concessões desses aeroportos têm vigência de 20 a 30 anos. Anteriormente, uma concessão com vigência de 28 anos para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado em Natal, Rio Grande do Norte, foi outorgada ao consórcio denominado Inframérica após licitação pública em outubro de 2011.

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

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

Em maio de 2019 a ANAC levou a consulta pública a 6ª rodada de concessões de aeroportos, que abrangerá 22 (vinte e dois) aeroportos, divididos entre os blocos Sul, Norte e Central. Espera-se que a 6ª rodada de concessões de aeroportos ocorra ainda em 2020.

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

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

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

Considerando a recuperação judicial da Avianca em abril/2019, 41 slots estavam disponíveis para nova distribuição no aeroporto de Congonhas/SP. Assim, em julho/2019, a ANAC decidiu fazer a distribuição apenas para novas empresas entrantes e ampliou o significado de entrante estabelecido na Resolução ANAC 338. Portanto, a Companhia recebeu mais 15 slots para operar em Congonhas/SP, tornando possível a operação da ponte aérea Congonhas/SP - Rio de Janeiro/RJ, iniciada em agosto/2019.

Por uma situação excepcional da Avianca, a ANAC está em processo de revisão da Resolução ANAC 338, para alterar o procedimento de alocação de *slots* em aeroporto coordenados. A nova legislação está prevista para 2020.

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

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Concessão de serviços de transporte aéreo

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

A ANAC exige que as companhias interessadas na operação de serviços aéreos atendam determinados requisitos econômicos, financeiros, técnicos, operacionais e administrativos. É necessário que a companhia requerente tenha sido constituída no Brasil e possua Certificado de Operador Aéreo – COA. A ANAC tem competência para revogar a concessão se a empresa aérea deixar de cumprir o CBA ou outras leis e regulamentos relativos ao contrato de concessão, inclusive no caso de a empresa aérea deixar de cumprir os níveis de serviço especificados, deixar de operar ou declarar falência.

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

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

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

Direitos de Rota

Rotas Domésticas

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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 a empresas aéreas brasileiras para operar novas rotas internacionais ou realizar mudanças em rotas existentes, observada a apresentação, pela empresa aérea, de estudos satisfatórios à ANAC demonstrando a viabilidade técnica e financeira das rotas, além do atendimento a determinadas condições a respeito da concessão das rotas. A companhia brasileira de aviação que tenha recebido aprovação da ANAC para oferecer serviços internacionais poderá enviar solicitação de aprovação de nova rota ou de rota alterada para a SRI — Superintendência de Relações Internacionais da ANAC. A Superintendência encaminhará recomendação não vinculativa à presidência ou à ANAC, que decidirá pela aprovação ou não da solicitação.

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

A Resolução n.º 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.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Há negociações em curso entre o Brasil e a UE para implementar um acordo de “céus abertos”, mas, até a data deste Formulário de Referência, os termos finais do tratado não foram aprovados.

Política de *slots* domésticos

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

Atualmente, há somente cinco aeroportos brasileiros coordenados pela ANAC, nos quais são necessários slots para realizar voos regulares: (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) .

Além disso, existem oito aeroportos declarados como “aeroportos de interesse” que também estão sujeitos a procedimentos de coordenação de faixas horárias, mas cuja coordenação e alocação de *slots* é realizada por seus respectivos operadores aeroportuários (e não pela ANAC). Esses são: (i) Brasília (BSB – Brasília/DF); (ii) Confins (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).

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

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

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

Importação de aeronaves para o Brasil

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

Registro de aeronaves

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

Determinação de tarifas

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

Abertura do setor aéreo ao capital estrangeiro

Em 13 de dezembro de 2018, o governo federal brasileiro emitiu a Medida Provisória n.º 863/2018 (“MP 863”), alterando o Código Brasileiro de Aeronáutica, o qual estabelecia que pelo menos 80% do capital votante de uma companhia que detém uma concessão para serviços regulares de transporte aéreo devem ser realizados direta ou indiretamente por cidadãos brasileiros, e a empresa deve ser exclusivamente por cidadãos brasileiros. A MP 863 permite que estrangeiros detenham até 100% do capital votante de companhias aéreas brasileiras e elimina a restrição à administração estrangeira de transportadoras domésticas. Assim, independentemente da origem do capital da empresa, desde que a entidade legal seja constituída de acordo com a lei brasileira, não há restrições sobre a participação do capital estrangeiro nessas entidades. Em 22 de maio de 2019, o projeto de conversão da MP 863 em lei, incluindo emenda relativa à franquia de bagagem gratuita, foi aprovado pelo Senado Federal. Em 17 de junho de 2019, a MP 863 foi convertida na Lei n.º 13.842/2019, que alterou o Código Aeronáutico Brasileiro e permitiu que 100% das ações com direito a voto de uma empresa pertencessem a estrangeiros, ou seja, abriram completamente o mercado para estrangeiros. Além disso, a liderança da empresa pode ser exercida por estrangeiros e a ANAC não mais precisa aprovar os atos constitutivos e suas alterações.

Cobrança de bagagem

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Condições Gerais de Transporte Aéreo

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

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

Retomada das Aeronaves

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

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

Legislação pendente

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

O projeto de lei foi aprovado pela Câmara dos Deputados, mas está ainda sendo discutido no Senado Federal. Se aprovado pelo Senado Federal sem alterações relevantes ao texto aprovado pela Câmara dos Deputados do Brasil, será enviado para aprovação presidencial. Se a estrutura da aviação civil no Brasil tiver mudanças no futuro, ou se a ANAC implementar mais restrições, nossos planos de crescimento e nossos negócios e resultados operacionais poderão ser adversamente afetados. Considerando que essas discussões têm sido constantes desde 2009, e em vista das recentes mudanças políticas, o Código Aeronáutico Brasileiro poderá ser alterado até o final de 2020.

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

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

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Responsabilização Ambiental

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

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

(i) Responsabillidade Administrativa

No que se refere à responsabilidade administrativa, toda ação ou omissão que importe na violação de norma de preservação ao meio ambiente decorrente de culpa ou dolo, independentemente da efetiva ocorrência de dano ambiental é considerada infração administrativa ambiental. O Decreto Federal n° 6.514, de 22 de julho de 2008, prevê, em nível nacional, as condutas consideradas como infrações administrativas ao meio ambiente – como aquelas contra a legislação de proteção à fauna e à flora, relativas à poluição, contra ordenamento urbano e patrimônio cultural – e suas respectivas penalidades. Dentre as penalidades aplicáveis às infrações administrativas destacam-se as seguintes: advertência; imposição de multas que, no âmbito administrativo, podem alcançar até R$50.000.000,00 milhões de acordo com a capacidade econômica e os antecedentes da pessoa infratora, bem como com a gravidade dos fatos e antecedentes, as quais podem ser aplicadas em dobro ou no triplo em caso de reincidência; embargo de obra ou atividade e suas respectivas áreas; demolição da obra; suspensão parcial ou total das atividades; e/ou restrição de direitos.

(ii) Responsabilidade Civil

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

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

(iii) Responsabilidade Criminal

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

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

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

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

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

Licenças Ambientais

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

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

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

A construção, instalação, operação ou ampliação, de atividades, obras ou serviços utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, ou o descumprimento das condicionantes técnicas estabelecidas em tais licenças sujeitam o infrator (i) a sanções administrativas, previstas, em âmbito federal, no Decreto nº. 6.514/2008, incluindo a obrigação de desativar as instalações ou atividades e a multas que variam de R$500,00 a R$10.000.000,00; (ii) a sanções criminais; e (iii) ao dever de reparar e/ou indenizar danos causados ao meio ambiente e a terceiros prejudicados pela atividade. Essas penalidades podem ser aplicadas se nós conduzíssemos alguma atividade potencialmente poluidora sem a devida licença ou em descumprimento às suas condicionantes.

Podemos não deter todas as licenças, autorizações e registros ambientais para operação de todas as nossas atividades.

Cadastro Técnico Federal

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

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

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

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

Emissões de Gases de Efeito Estufa

Foi sancionado no Brasil, em 26 de dezembro de 2018, a Portaria n° 4.005, alterada em 02 de abril de 2019, pela Portaria n° 1.1018, pela Assessoria Internacional da Secretaria de Aviação Civil, que estabelece os procedimentos para monitoramento e reporte de dados de emissão de CO2 pelos operadores aéreos nacionais, no âmbito do CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for Intenational Aviation – programa de redução e compensação de carbono, definido no Volume IV do Anexo 16 da OACI.

O Brasil é signatário do programa devendo ter obrigações de compensação a partir de 2027. Já em 2020 nós devemos encaminhar nossos relatórios de emissões.

Gerenciamento de Resíduos e Política de Logística Reversa

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

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

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

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

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

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

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

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

Propriedade Industrial

Não somos titulares de qualquer patente ou pedido de patente no Brasil, mas somos titulares de diversos registros de marca concedidos e válidos, bem como de pedidos de registro de marcas em fase de análise perante o INPI, incluindo "Azul Linhas Aéreas Brasileiras", "TudoAzul", "Azul Viagens" e "Azul Cargo Express", conforme detalhados na seção 9 – "Ativos Relevantes" deste Formulário de Referência. Além disto, também somos titulares de nomes de domínio registrados pelo registro.br e por outras entidades de registro de domínios. Acreditamos que a nossa dependência de marcas é relevante, uma vez que estas desempenham um importante papel na manutenção e melhoria de nossa posição competitiva, além de exercer influência nos consumidores brasileiros.

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

Consideramos que as nossas marcas estão em processo de consolidação no mercado de aviação civil brasileiro como indicação de economia e baixas tarifas no transporte aéreo. Acreditamos, ainda, que nossas marcas têm importância fundamental na fidelização de nossa base de clientes e na expansão de nossos serviços.

Proteção de dados

A Lei Geral de Proteção de Dados ("LGPD") foi publicada no Diário Oficial da União em 15 de agosto de 2018. A LGPD entraria em vigor em fevereiro de 2020, mas a MP 869/2018 postergou sua entrada em vigor em 6 meses. De acordo com a Medida Provisória nº 959/2020, publicada no dia 29 de abril de 2020, em edição extra do Diário Oficial da União, a entrada em vigor da LGPD seria novamente prorrogada para o dia 3 de maio de 2021. No entanto, recentemente, o Senado Federal aprovou a MP 959/2020, mas considerou prejudicado o artigo que trata do adiamento da LGPD, ao passo que a LGPD entrou em vigor em 18 de setembro de 2020, após sancionado pelo Presidente da República o projeto de conversão da MP 959/2020. Ainda assim, de acordo com a Lei 14.010, publicada em junho de 2020, as disposições específicas da LGPD sobre aplicação de sanções administrativas ficam prorrogadas para 1 de agosto de 2021.

Até a entrada em vigor da LGPD, o Brasil não possuía um regulamento específico de privacidade de dados e uma autoridade de proteção de dados. A privacidade é protegida pela Constituição Federal, pelo Código Civil Brasileiro (Lei n.º 10.406 de 10 de janeiro de 2002), pelo Código Brasileiro de Defesa do Consumidor (Lei n.º 8.078 de 11 de setembro de 1990), pela Lei de Direitos Civis para a Internet (Lei n.º 12.965 de 23 de abril de 2014) e pelo Decreto n.º 8771 de 11 de maio de 2016).

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

A LGPD traz grandes mudanças nas condições de processamento de dados pessoais, com um conjunto de regras a serem observadas em atividades como coleta, processamento, armazenamento, uso, transferência, compartilhamento e apagamento de informações sobre pessoas físicas identificadas ou identificáveis. A aplicação da LGPD ocorrerá independentemente da indústria ou negócio quando se lida com dados pessoais. A MP 869/2018 criou a Autoridade Nacional de Proteção de Dados do Brasil("ANPD"), que terá atividades equivalentes às autoridades europeias de proteção de dados, exercendo o triplo papel de (i) investigação, podendo emitir normas e procedimentos, deliberar sobre a interpretação da Lei e solicitar informações aos controladores e processadores; (ii) execução, nos casos de descumprimento da lei, por meio de processo administrativo; e (iii) educação, disseminando conhecimento sobre a Lei e medidas de segurança, estimulando padrões para serviços e produtos que facilitem o controle dos titulares de dados e elaborando estudos sobre práticas nacionais e internacionais para a proteção de dados pessoais e privacidade, entre outros. A ANPD tem assegurada independência técnica, embora subordinada à Presidência da República.

7.6 - Receitas Relevantes Provenientes do Exterior

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

Não possuímos receitas relevantes provenientes de países estrangeiros. Aproximadamente 18% de nossa receita líquida no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 foi oriunda de países estrangeiros como Estados Unidos, Portugal e Argentina. Para os exercícios sociais encerrados em 2019, 2018 e 2017, os percentuais correspondentes a 15%, 21% e 17% de nossa receita líquida foram provenientes de países estrangeiros.

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

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

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

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

7.7 - Efeitos da Regulação Estrangeira Nas Atividades

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

7.8 - Políticas Socioambientais

a. se o emissor divulga informações sociais e ambientais

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

A definição dos conteúdos a reportar leva em conta o plano estratégico da Companhia, seus temas mais relevantes de sustentabilidade, compromissos de relatos anteriores e a percepção de seus principais executivos e líderes sobre a materialidade. Divulgamos em 12 de março de 2020, como parte do nosso release de resultados do quarto trimestre de 2019, a tabela abaixo que apresenta as principais métricas Ambientais, Sociais e de Governança Corporativa da Azul.

INDICADORES AMBIENTAIS, SOCIAIS E DE GOVERNANÇA	2019	2018	% Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (Kg / ASK, milhares)	1.260,6	1.325,5	-4,9%
Combustível consumido (GJ x 1000)	45.216,5	38.908,4	16,2%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: % Masculino	58,0	58,0	0,0%
% Feminino	42,0	42,0	0,0%
% de Rotatividade mensal de funcionários	1,2	1,0	26,3%
% de funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva	100	100	0,0%
Número e duração de greves e bloqueios (# dias)	0	0	n.a.
Customer & Company Behavior			
Montante de multas e acordos legais e regulamentares associado a práticas anticoncorrenciais	0	0	n.a.
Segurança			
Número de acidentes	0	0	n.a.
Número de ações governamentais de fiscalização e segurança da aviação	0	0	n.a.
Governança			
Administração			
% de Conselheiros Independentes	82,0	82,0	0,0%
% de Participação de mulheres no conselho de administração	9,0	9,0	0,0%
Idade média dos membros do Conselho de Administração	57,7	56,1	2,9%
% de Frequência do Conselho de Administração em reuniões	87,9	99,0	-11,2%
Tamanho do Conselho de Administração	11	11	0,0%
% de Participação de mulheres em cargo de gestão	39,4	32,0	23,1%

b. a metodologia seguida na elaboração dessas informações

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

7.8 - Políticas Socioambientais

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

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

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

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

7.9 - Outras Informações Relevantes

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

8.1 - Negócios Extraordinários

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

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

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

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

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

8.4 - Outras Inf. Relev. - Negócios Extraord.

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

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes - Outros

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

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

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

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

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	“AZUL LINHAS AÉREAS” – registro nº 829695010 na classe 39	03-01-22	No âmbito administrativo, os pedidos de registro ainda não concedidos podem ser indeferidos ou sofrer oposições. Os registros já concedidos podem ser contestados por meio de processos de nulidade ou, ainda, mediante requerimentos de caducidade. No âmbito judicial, embora a Companhia seja titular do registro de diversas de suas marcas, não é possível assegurar que terceiros não venham a alegar violação de seus direitos de propriedade intelectual e eventualmente obtenham alguma vitória. A manutenção dos registros de marcas é realizada por meio do pagamento periódico de retribuições ao INPI imprescindível para evitar a extinção dos registros e a consequente cessação dos direitos do titular.	Não há como quantificar o impacto. A perda dos direitos sobre as marcas implica a impossibilidade de impedir que terceiros utilizem marcas idênticas ou semelhantes para assinalar, inclusive, serviços ou produtos concorrentes, uma vez que o titular deixa de deter o direito de uso exclusivo sobre o sinal. Existe, ainda, a possibilidade do titular sofrer demandas judiciais na esfera penal e cível, por uso indevido em caso de violação de direitos de terceiros, o que pode acarretar na impossibilidade de utilizar as marcas na condução de suas atividades. No tocante aos pedidos de registro, até as respectivas concessões, estes são apenas expectativas de direito.
Marcas	“AZUL VIAGENS” – registros nºs 902460102, na classe 43; 902460528 e 902460579 na classe 39	18-12-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	azulcargo.com.br	28-05-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	azulviagens.com.br	12-05-24	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS” – registros 829746625, 829746676 e 829746714, todos na classe 39.	25-10-21	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“TUDO AZUL” – registros nºs 830164669, 830164677, 830164693 e 830164707, todos na classe 35	09-04-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“VOE AZUL” – pedido nº 904481247, na classe 39	Pedido de registro	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.

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

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Nome de domínio na internet	voeazul.com.br	27-03-24	A falta de pagamento da taxa de manutenção do nome de domínio. Ademais, os domínios são passíveis de contestação por terceiros eventualmente detentores de direitos sobre marcas registradas, em razão de suposto registro abusivo de nomes de domínios.	O nome de domínio volta a ficar disponível para registro por terceiros. Precisaremos registrar novos domínios e podemos perder mercado eletrônico.
Nome de domínio na internet	flyazul.com.br	14-04-26	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	tudoazul.com	09-04-25	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	flyazul.com	29-09-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL CARGO EXPRESS” reg.901855340, 901855375, 901855383, 901855421, 901855537, 901862860, cl 39.	05-06-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL VIAGENS” – reg. 902459929, 902459996, e 902460056, na cl 43; 902460498 e 902460773 na cl 39	15-01-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.

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

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	Operador turístico, agência de viagens, serviços de reserva e outros serviços de turismo.	100,000000

Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)		Data	Valor (Reais)
				Valor mercado		
31/12/2019	-50,700000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	149.207.307,30
31/12/2018	-3,400000	0,000000	0,00			
31/12/2017	100,000000	0,000000	0,00			

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

Exploração das atividades de viagens e turismo por meio da “Azul Viagens”.

AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: (a) a compra de determinadas aeronaves, motores, partes, componentes e outros ativos advindos da Embraer S.A.S. e/ou suas afiliadas; (b) assunção de dívida em suporte de operações da Azul S.A. e suas afiliadas; desde que os fundos de tais dívidas sejam disponibilizados para o uso da Azul S.A. e suas afiliadas; (c) executar, celebrar, entregar e realizar todos seus direitos, poderes, privilégios e recursos sob qualquer documento, contrato ou instrumento relacionados com o item “a” ou “b” do seu objeto social; e (d) realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000

Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)		Data	Valor (Reais)
				Valor mercado		
31/12/2019	85,200000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	79.320.106,64
31/12/2018	-65,300000	0,000000	0,00			
31/12/2017	337,100000	0,000000	0,00			

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

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

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	**Valor contábil - variação %**	**Valor mercado - variação %**	**Montante de dividendos recebidos (Reais)**		**Data**	**Valor (Reais)**		
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: (a) a compra de determinadas aeronaves, motores, partes, componentes e outros ativos advindos da Airbus S.A.S. e/ou suas afiliadas; (b) executar, celebrar, entregar e realizar todos seus direitos, poderes, privilégios e recursos sob qualquer documento, contrato ou instrumento relacionados com o item “a” do seu objeto social; e (c) realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2019	79,300000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	12.858.679,44		
31/12/2018	-41,300000	0,000000	0,00					
31/12/2017	1,800000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Azul Investments LLP	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2019	13,700000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	211.625.321,54		
31/12/2018	820,200000	0,000000	0,00					
31/12/2017	100,000000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								

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

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	**Valor contábil - variação %**	**Valor mercado - variação %**	**Montante de dividendos recebidos (Reais)**		**Data**	**Valor (Reais)**		
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	A companhia tem por objetivo social: (i) a exploração de serviços de transporte aéreo regular em âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; (ii) a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; (iii) a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves; motores, partes e peças próprias ou de terceiros; (iv) a prestação de serviços de hangaragem de aeronaves, entre outros.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2019	79,900000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	-13.431.738.723,23		
31/12/2018	54,100000	0,000000	0,00					
31/12/2017	-43,700000	0,000000	0,00					

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

Controlada pelo meio da qual a emissora desenvolve suas atividades.

BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: (i) o arrendamento de um ATR 62-600 com o número de fabricante MSN 1305, incluindo todas as suas partes, componentes e motores (ou qualquer outra aeronave que a companhia determine de tempos em tempos) de terceiros; (ii) o subarrendamento desta aeronave para terceiros; e a (iii) realização de quaisquer outros negócios ou atividades que sejam necessários para atingir este objeto social.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2019	0,000000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	33,08		
31/12/2018	0,000000	0,000000	0,00					
31/12/2017	0,000000	0,000000	0,00					

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

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

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	**Valor contábil - variação %**	**Valor mercado - variação %**	**Montante de dividendos recebidos (Reais)**		**Data**	**Valor (Reais)**		
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08	-	Controlada	Estados Unidos			Realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2019	-79,700000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	-1.105.176,24		
31/12/2018	33,400000	0,000000	0,00					
31/12/2017	-271,900000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Controlada por meio da qual realizamos os arrendamentos de nossas aeronaves.								
Encenta S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Uruguai			A companhia tem por objetivo social: (i) a exploração de serviços de transporte aéreo regular em âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; (ii) a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; (iii) a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves; motores, partes e peças próprias ou de terceiros; (iv) a prestação de serviços de hangaragem de aeronaves, entre outros.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2019	15,100000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	-800.138,85		
31/12/2018	17,000000	0,000000	0,00					
31/12/2017	100,000000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Controlada que realiza atividades de transporte de passageiros e de carga.								
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	A companhia tem por objeto social, dentre outros, o desenvolvimento e gerenciamento de programa de fidelização de clientes, próprio ou de terceiros.	100,000000
				Valor mercado				

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

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	**Valor contábil - variação %**	**Valor mercado - variação %**	**Montante de dividendos recebidos (Reais)**		**Data**	**Valor (Reais)**		
31/12/2019	-261,600000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	24.646.721,73		
31/12/2018	-34,700000	0,000000	0,00					
31/12/2017	-55,100000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
TwoTaxi Aéreo Ltda.	04.263.318/0001-16	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	A companhia tem por objetivo social: (i) a exploração de serviços de transporte aéreo regular em âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; (ii) a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; (iii) a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves; motores, partes e peças próprias ou de terceiros; (iv) a prestação de serviços de hangaragem de aeronaves, entre outros.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2019	0,000000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	30/06/2020	2.371.241,66		
31/12/2018	0,000000	0,000000	0,00					
31/12/2017	0,000000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Controlada que realiza atividades de transporte de passageiros e de carga por meio de aeronaves de pequeno porte.								

9.2 - Outras Informações Relevantes

Sistemas

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

Universidade Azul

Nosso centro de treinamento de 6.600 metros quadrados e quatro simuladores, conhecido como Universidade Azul está localizado a menos de uma milha de distância do aeroporto de Viracopos, nosso principal *hub*. Essas instalações para treinamento oferecem serviços de treinamento tanto para nossos próprios tripulantes como também de forma comercial para terceiros.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A discussão e análise sobre a situação financeira e os resultados operacionais da Companhia a seguir descritas é baseada e deve ser lida em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, bem como as informações financeiras trimestrais referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, e suas respectivas notas explicativas, que foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo as práticas contábeis previstas na legislação societária brasileira, aplicáveis a entidades de incorporação imobiliária no Brasil, e os pronunciamentos, orientações e interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis ("CPC") e aprovados pela Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), e as normas internacionais de relatório financeiro (International Financial Reporting Standards, ou "IFRS"), emitidas pelo International Accounting Standards Board, ou "IASB".

Conforme descrito nos itens 7.1 e 10.9, bem como no item 4.1 deste Formulário de Referência, a pandemia do COVID-19 vem afetando de forma material e adversa os negócios, condições financeiras, resultado das operações e fluxo de caixa da Companhia. Esses eventos adversos ocorreram após a emissão das demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, permanecendo, ainda, após a publicação das informações financeiras trimestrais da Companhia referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Até a data deste Formulário de Referência, não há informações adicionais disponíveis para que a Companhia pudesse realizar uma avaliação a respeito do impacto da pandemia do COVID-19 em seus negócios, além das ponderações realizadas neste item 10.1 e nos itens 4.1, 7.1, 10.8 e 10.9 deste Formulário de Referência. Na data deste Formulário de Referência, não é possível assegurar se, futuramente, tal avaliação será prejudicada ou a extensão de tais impactos, tampouco é possível assegurar que não haverá incertezas materiais na capacidade da Companhia continuar operando seus negócios.

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

Adicionalmente às medidas de resposta imediata, a Companhia desenvolveu um Plano de Recuperação para continuar o engajamento com todos os seus stakeholders, que inclui tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e autoridades governamentais, com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, e otimizar a companhia aérea para o futuro.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

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

No período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020, a Companhia registrou receita líquida de R$3,2 bilhões, uma redução de 37,9% comparado com o período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2019, em razão da queda de 40,4% na receita de transporte de passageiros, parcialmente compensado pelo crescimento de 12,9% em outras receitas.

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

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a Companhia registrou receita líquida de R$9,1 bilhões, aumento de 17,6% comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2017, em razão do aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs e do aumento de 29,5% na receita de transporte de passageiros relacionado com o aumento de 16,4% de RPKs.

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R$865,1 milhões, uma redução de R$1.545,9 milhões comparado com o período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2019. Esta variação se deve principalmente (i) ao início da pandemia do COVID-19, que levou a uma redução de 85% na demanda de passageiros durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período do ano anterior, (ii) a depreciação média de 28,0% do o real em relação ao dólar no período, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (iii) as despesas não-recorrentes de R$203,6 milhões ocorridas durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a Companhia reportou um lucro operacional de R$1.193,6 milhões, comparado com um lucro operacional no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 de R$1.242,8 milhões, uma redução de R$49,2 milhões, ou 4,0%. Esse resultado operacional está relacionado principalmente com o aumento de 17,6% na receita líquida, impulsionadas pelo aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução das aeronaves A320neo de próxima geração, que são mais eficientes na queima de combustível e possuem um CASK menor, parcialmente compensado pelo (i) evento não-recorrente de R$226,3 milhões relacionados com uma despesa devido à venda de seis E-Jets, (ii) desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares e (iii) o aumento de 30% nos preços de combustíveis. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R$1.419,9 milhões em 2019, um aumento de R$177,1 milhões comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2017.

Nosso EBITDA Ajustado (lucro operacional antes do resultado financeiro, juros, impostos, depreciação e amortização) no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e 2019, desconsiderando os eventos não-recorrentes de outras despesas operacionais, despesas de manutenção e reparo, foi de R$111,5 milhões e R$1.457,4 milhões respectivamente, representando uma margem EBITDA Ajustado de 3,5% e 28,2%, respectivamente. Ajustando pelo evento não-recorrente de R$203,6 milhões que impactou nossos resultados no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, o EBITDA Ajustado foi de R$315,1 milhões, representando uma margem EBITDA Ajustado de 9,8%.

Nosso EBITDA Ajustado em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 foi de R$2.475,5 milhões, R$2.477,7 milhões e R$2.306,2 milhões, representando uma margem EBITDA Ajustado de 21,6%, 27,4% e 29,9%, respectivamente. Ajustando pelo evento não-recorrente de R$3.226,8 milhões que impactou nossos resultados em 2019, o EBITDA Ajustado foi de R$3.622,8 milhões, representando uma margem EBITDA Ajustado de 31,7%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante totalizou, em 30 de junho de 2020, R$2.385,4 milhões. Em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante foi de R$3.107,6 milhões, R$2.974,3 milhões e R$2.634,4 milhões, respectivamente. A variação, correspondente a um aumento de 4,5% comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2018 e 12,9% comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2017 deve-se, principalmente a geração de caixa operacional no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, a captação de R$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, e a captação de R$1.213,4 milhões, líquido do custo de emissão de ações proveniente de nossa oferta pública de ações e à emissão das Senior Notes no valor de US$400,0 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017.

Nossa liquidez total (que corresponde ao caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante, e contas a receber) em 30 de junho de 2020 era de R$3.008,0 milhões, a redução em relação ao saldo em 31 de dezembro de 2019 é decorrente, principalmente, da depreciação do real em relação ao dólar no período, que impactou os gastos da Companhia atrelados a essa moeda, o impacto da pandemia do COVID-19 que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros e a redução de contas a receber devido antecipação de recebíveis. Em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, nossa liquidez total era de R$4.273,5 milhões, R$4.043,4 milhões e R$3.548,9 milhões, respectivamente. Na comparação anual, tivemos um aumento de 5,7% em 2019 e 13,9% em 2018, principalmente em decorrência da geração de caixa operacional e o aumento de 9,1% no contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, a captação de R$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures e o aumento de 16,9% no contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, e a captação de R$1.213,4 milhões, líquido de custos de emissão de ações, proveniente de nossa oferta pública de ações e à emissão das Senior Notes no valor de US$400,0 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017.

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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez:

	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018	2017
Liquidez corrente[1]	0,4	0,6	0,7	0,8
Liquidez seca[2].....	0,3	0,6	0,7	0,8
Liquidez imediata[3].....	0,2	0,2	0,3	0,4
Estrutura de capital[4].....	(2,2)	(6,5)	(15,0)	(36,6)
Endividamento financeiro[5].....	(0,4)	(1,0)	(2,4)	(6,6)
Liquidez geral[6]	43,5%	71,1%	76,8%	77,4%

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

A liquidez verificada no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 está relacionada principalmente com o total de caixa, investimentos e recebíveis da Companhia. A Companhia não possui caixa restrito e detém 100% de sua liquidez, sem participação de minoritários em suas subsidiárias. Considerando os ativos disponíveis e as reservas de manutenção, a posição de liquidez total da Azul era de R$6.644,0 milhões em 30 de junho de 2020.

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

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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018	2017
(em milhares de reais)				
Caixa e equivalentes de caixa	1.566.366	1.647.880	1.169.136	762.319
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	819.000	1.459.708	1.805.204	1.872.105
Aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante	-	-	-	8.808
Contas a receber	622.642	1.165.866	1.069.056	914.428
Subarrendamento a receber	371.191	279.504	361.738	366.592
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	2.273.037	1.651.533	1.546.720	1.259.127
Direito de uso – arrendamentos	4.311.379	7.087.412	4.926.326	4.377.725
Direito de uso – manutenção de aeronaves	398.169	497.391	632.900	374.384
Imobilizado	1.910.614	1.968.840	1.842.239	1.880.771
Total de ativos	15.164.137	19.197.490	16.094.398	13.917.116
Empréstimos e financiamentos circulante	1.177.543	481.227	158.813	419.198
Empréstimos e financiamentos não-circulante	3.860.831	3.036.929	2.597.313	2.159.241
Passivo de arrendamento circulante	2.196.909	1.585.233	1.237.909	914.600
Passivo de arrendamento não-circulante	11.997.497	10.521.388	7.681.837	6.428.893

Em 30 de junho de 2020 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 6,7 vezes. O aumento do nosso índice de alavancagem em 30 de junho de 2020, está relacionado com o impacto da adição líquida de 16 novas aeronaves nos últimos doze meses, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento sem uma geração correspondente de EBITDA ao longo do trimestre encerrado em 30 de junho de 2020, além do impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Em 31 de dezembro de 2019 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,4 vezes comparado a 3,2 vezes em 31 de dezembro de 2018. Em 31 de dezembro de 2018 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,2 vezes comparado a 3,0 vezes em 31 de dezembro de 2017. O aumento do nosso índice de alavancagem entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018 está relacionado com o impacto da adição líquida de 13 aeronaves no último trimestre de 2019, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento sem uma geração correspondente de EBITDA ao longo do semestre encerrado em 30 de junho de 2020.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	**2019**	**2018**	**2017**
(em milhares de reais)				
Caixa e equivalentes de caixa....	1.566.366	1.647.880	1.169.136	762.319
Total do Ativo	15.164.137	19.197.490	16.094.398	13.917.116
Empréstimos e financiamentos ..	5.038.374	3.518.156	2.756.126	2.578.439
Passivo de Arrendamento	14.194.406	12.106.621	8.919.746	7.343.493
Total do patrimônio líquido	(12.648.243)	(3.519.174)	(1.150.038)	(390.971)
Total do passivo e patrimônio líquido.....	15.164.137	19.197.490	16.094.398	13.917.116

b. Estrutura de capital:

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

	Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	2020	**2019**	**2018**	**2017**
(em milhares de reais)				
Empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante.....	5.038.374	3.518.156	2.756.126	2.578.439
Passivo de arrendamento circulante e não-circulante.....	14.194.406	12.106.621	8.919.746	7.343.493
Caixa e equivalentes de caixa.....	(1.566.366)	(1.647.880)	(1.169.136)	(762.319)
Aplicações financeiras circulante e não-circulante.....	(819.000)	(1.459.708)	(1.805.204)	(1.872.105)
Aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante.....	-	-	-	(8.808)
Subarrendamento a receber.....	(371.191)	(279.504)	(361.738)	(366.592)
Dívida líquida.....	16.476.223	12.237.685	8.339.794	6.912.108
Patrimônio líquido.....	(12.648.243)	(3.519.174)	(1.150.038)	(390.971)
Capital Total líquido[1]	**3.827.980**	**8.718.511**	**7.189.756**	**6.479.405**

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

A redução do nosso patrimônio líquido em 30 de junho de 2020, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2019, está relacionada principalmente com o prejuízo de R$6.291,0 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

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

Em 30 de junho de 2020, o nosso capital social era de R$2.245,1 milhões dividido em 928.965.058 ações ordinárias e 329.703.517 ações preferenciais.

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

	Em 30 de junho de	**Em 31 de dezembro de**		
Estrutura de Capital	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
(em milhares de reais)				
Patrimônio Líquido (a)	(12.648.243)	(3.519.174)	(1.150.038)	(390.971)
Passivo Circulante + Passivo não-circulante (b).....	27.812.380	22.716.664	17.244.436	14.308.087
Total do passivo e patrimônio líquido (c).....	15.164.137	19.197.490	16.094.398	13.917.116
**% Capital Próprio (a)/(c).....	**-83,4%**	**-18,3%**	**-7,1%**	**-2,8%**
**% Capital de Terceiros (b)/(c)	**183,4%**	**118,3%**	**107,1%**	**102,8%**

Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 30 de junho de 2020, deve-se principalmente à depreciação de 35,9% do real em relação ao dólar no fim do período, que impactou o saldo do passivo de arrendamento da Companhia, e à adição líquida de uma aeronave nova na frota durante o período. O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2019, de 33,8% em comparação com o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, deve-se principalmente à adição líquida de 23 aeronaves novas na frota durante o período. Atuamos em um setor de capital intensivo 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 183,4% em 30 de junho de 2020, e 118,3%, 107,1% e 102,8% em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Em 30 de junho de 2020, 40.1% da nossa dívida não relacionada a aeronaves era denominada em real, e em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, 100%, 100% e 99% da nossa dívida não relacionada a aeronaves era denominada em real. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020, está relacionada com a decisão da Companhia de compensar parte da sua exposição ao hedge de combustível com a liquidação de aproximadamente metade de suas operações de hedge cambial, após queda significativa nos preços do petróleo durante o primeiro trimestre de 2020.

O custo médio ponderado da nossa dívida denominada em dólares norte-americanos totalizou 5,6% a.a. em 30 de junho de 2020; e 5,5% a.a., 6,1% a.a. e 4,4% a.a. em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente. Nosso custo da dívida denominada em reais totalizou 4,2% a.a. no período findo em 30 de junho 2020; e 4,8% a.a., 6,8% a.a. e 7,2% a.a. nos exercícios findos em 31 de dezembro 2019, 2018 e 2017, respectivamente. A redução do custo médio da dívida em 30 de junho de 2020 quando comparado com 31 de dezembro de 2019 está relacionada principalmente com a redução na taxa CDI de 5,0% em dezembro de 2019 para 3,6% em junho de 2020. A redução do custo médio da dívida em 31 de dezembro de 2019 quando comparado ao ano de 2018 e 2017 deve-se principalmente à redução na taxa CDI de 7,0% em 2017 e 6,4% em 2018 para 5,0% no exercício social findo em 31 de dezembro de 2019.

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

c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

No período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020, nosso passivo circulante totalizou R$9.767,5 milhões. O saldo de passivo circulante inclui R$1.824,7 milhões em 30 de junho de 2020, relacionados à receita diferida de transportes a executar.

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, nosso passivo circulante totalizou R$6.862,0 milhões, R$5.275,9 milhões e R$4.118,1 milhões, respectivamente. O saldo de passivo circulante nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 inclui R$2.094,3 milhões, R$1.672,5 milhões e R$1.287,4 milhões, respectivamente, relacionados à receita diferida de transportes a executar. Esta obrigação é realizada mediante a prestação do serviço e não resulta em desembolso direto de caixa.

Em 30 de junho de 2020, o saldo do ativo circulante foi equivalente a R$3.489,2 milhões. O saldo do ativo circulante em 30 de junho de 2020 foi inferior às nossas obrigações de dívida (empréstimos, financiamentos, passivos de arrendamento e contas a pagar) de curto prazo, equivalentes a R$5.973,5 milhões, devido ao aumento no saldo de empréstimos e financiamentos e dos passivos de arrendamento de curto prazo.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Os diretores da Companhia entendem que a Companhia tem plenas condições de honrar os compromissos financeiros assumidos, embora a Companhia não possa garantir que tal situação permanecerá inalterada, especialmente considerando a incerteza oriunda dos impactos da pandemia do COVID-19 na economia brasileira, suas operações e fluxos de caixa futuros. Caso a Companhia entenda necessário contrair empréstimos adicionais para financiar suas atividades e investimentos ou renegociar os termos e condições de suas dívidas de curto prazo, acredita ter capacidade para contratá-los. Para maiores informações, vide o fator de risco "*Nossos contratos de financiamento contêm obrigações e restrições que limitam a nossa capacidade de celebrar transações prevendo alterações de controle, de terminar nosso relacionamento com determinados fornecedores e/ou incorrer em determinados níveis de endividamento*".

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

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

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

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

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

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

A Companhia pretende continuar a financiar suas operações por meio da geração futura de caixa decorrente de suas atividades operacionais e de operações de captação de recursos no mercado financeiro. Não obstante essas fontes de recursos terem sido suficientes no passado, os impactos do COVID-19 nas operações da Companhia podem justificar, no futuro e caso os diretores da Companhia julguem pertinente, a utilização de outras fontes de financiamento como o mercado de capitais ou contratar financiamentos com instituições financeiras com as quais a Companhia tem relacionamento para financiar sua necessidade de capital de giro no curto prazo, principalmente enquanto persistirem os efeitos da pandemia.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

f. Níveis de endividamento e as características de tais dívidas

i. Contratos de empréstimos e financiamentos relevantes

Nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 6,7 vezes no período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2020, em comparação a 3,2 vezes no período de seis meses encerrado em 30 de junho de 2019.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,4 vezes. Já no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,2 vezes e, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017, de 3,0 vezes.

Nosso nível de alavancagem aumentou no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com 30 de junho de 2019 devido (i) à apreciação do dólar que corroborou com o aumento da dívida da Companhia denominada em dólares; (ii) à adição líquida de 16 novas aeronaves nos últimos doze meses, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento sem uma geração correspondente de EBITDA ao longo do período; e (iii) ao impacto da pandemia do COVID-19 que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Nosso nível de alavancagem aumentou no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com 31 de dezembro de 2018 devido à adição líquida de 13 aeronaves no último trimestre de 2019, que não geraram plenamente EBITDA no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019.

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

As principais garantias oferecidas para a captação de linhas de financiamento têm sido notas promissórias, a cessão dos direitos sobre nossos recebíveis, alienação fiduciária de algumas de nossas aeronaves, fiança e avais prestados por nós.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

		Em 30 de junho de	Em 31 de dezembro de		
	Encargos financeiros	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
(em milhares de R$)					
Em moeda estrangeira (US$)					
Compra de aeronaves	LIBOR + "spread" entre 2,55% e 3,60% a.a. / taxa fixa entre 4,00% e 6,07% / US Treasury + 3,25% a.a.	1.225.126	896.232	100.042	124.361
Arrendamento financeiro	-	–	–	–	196.817
Capital de giro	LIBOR + taxa fixa de 1,9%a.a. / taxa fixa de 5.90% a.a.	2.351.690	1.727.882	1.656.947	1.377.078
Em moeda nacional (R$)					
Compra de aeronave (FINEM, FINAME)	Taxa fixa entre 6,00% e 6,50 a.a. e SELIC + 5.46% a.a.	164.091	164.280	192.861	258.432
Capital de giro	Taxa fixa entre 5,0% e 11,0% a.a. / 125% do CDI	599.156	37.355	73.376	412.056
Arrendamento financeiro	Taxa fixa de 12,94%a.a e 14,89% a.a	4.969	–	2.381	7.235
Debêntures	CDI + 1.50% p.a., 117% e 122% do CDI	693.342	692.407	730.519	202.460
Total em milhares de R$		**5.038.374**	**3.518.156**	**2.756.126**	**2.578.439**
Circulante		1.177.543	481.227	158.813	419.198
Não-circulante		3.860.831	3.036.929	2.597.313	2.159.241

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Em 30 de junho de 2020, tínhamos 148 aeronaves sob arrendamento operacional com um saldo agregado de R $ 13.112,0 milhões e 19 aeronaves mantidas sob arrendamento financeiro e empréstimos, com um total em aberto de R $ 1.082,4 milhões, tendo como garantia a aeronave subjacente. De nossa frota contratual de 167 aeronaves, 15 aeronaves estão subarrendadas à TAP. Nossos empréstimos não garantidos por aeronaves, arrendamentos financeiros para aeronaves e financiamento de dívidas de aeronaves contêm acordos e restrições costumeiras como inadimplemento no caso de mudança de controle e rescisão ou não-renovação do contrato. Em 30 de junho de 2020, demos em garantia dos empréstimos e financiamentos bens e equipamentos no valor líquido de R$547,7 milhões.

Nossos empréstimos garantidos sem garantia de aeronaves, arrendamentos financeiros de aeronaves e financiamento de dívidas de aeronaves contêm covenants e restrições habituais, como inadimplência em caso de mudança de controle e rescisão, ou não renovação do contrato.

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 30 de junho de 2020:

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

Em 03 de janeiro de 2019 a Azul Linhas Aéreas e a U.S. International Development Finance Corporation – instituição do governo norte-americano e conhecida anteriormente como OPIC – celebraram um contrato de financiamento de US$ 200 milhões pelo qual a Companhia obteve acesso a uma linha de crédito para realizar a manutenção dos motores de suas aeronaves Embraer E-195. O objetivo desta linha era financiar até 75% das despesas com a manutenção destes motores, e com essa parceria, a Azul tornou-se a primeira companhia aérea do mundo a obter um financiamento dessa natureza com o DFC. Esta linha de crédito tem prazo de 24 meses para desembolsos e período de carência de 30 meses. A Companhia pode solicitar um desembolso a cada trimestre a partir da data de assinatura do contrato e cada desembolso será amortizado em 6 parcelas semestrais e sucessivas, sendo a primeira parcela a vencer em setembro de 2021 e a última em março de 2024. Os desembolsos podem ser financiados com taxa de juros fixa ou flutuante, à escolha da Companhia no momento do desembolso. A taxa de juros flutuante é calculada pela soma da US Treasury de 91 dias + margem DFC + margem do investidor; enquanto a taxa fixa equivale à taxa flutuante na data de precificação do desembolso. Este contrato é garantido por aval prestado pela Companhia.

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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está cumprindo todas as suas obrigações pecuniárias assumidas nos termos deste contrato e não está atendendo todos os índices financeiros deste contrato. Em 11 de maio de 2020, a Companhia obteve renúncia (waiver) do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de covenants relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2020, 30 de junho de 2020, 30 de setembro de 2020 e 31 de dezembro de 2020.

Em complemento à renúncia acima, a Companhia segue negociando outras renúncias (waiver) junto ao credor em razão de outras obrigações inadimplidas pela Companhia, incluindo obrigações pecuniárias, em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 acima descritos. Para mais informações, vide os itens "*Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia"* e *"A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores."* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

O saldo em aberto deste contrato, em 30 de junho de 2020, era de R$ 826,0 milhões.

Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP

Em 26 de junho de 2013, a Azul Linhas Aéreas e a Companhia celebraram Contrato de Financiamento com a Financiadora de Estudos e Projetos ("FINEP") ("Contrato de Financiamento") no valor de até R$107,9 milhões, para custear parcialmente as despesas incorridas na elaboração do Projeto "Implantação de centros de excelência visando disponibilizar no país um programa completo de treinamento e apoio técnico às operações para empresas que utilizem aeronaves Embraer e outras inovações", no valor total de R$119,9 milhões. O Contrato de Financiamento tem vencimento em 73 parcelas mensais e sucessivas, com período de carência de 24 meses, sendo a primeira parcela a vencer em 15 de julho de 2015 e a última em 15 de julho de 2021. Sobre o valor principal do crédito, incide taxa de juros de acordo com o estabelecido no contrato, referente a 5% ao ano, sobre a variação da TJLP. O Contrato de Financiamento é garantido por fiança da Companhia O saldo em aberto do Contrato de Financiamento, em 30 de junho de 2020, era de R$26,9 milhões.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

CITIBANK, N.A.

Em 31 de março de 2014 a Azul Linhas Aéreas e o Citibank N.A. celebraram um contrato de financiamento (Credit Agreement) no valor de US$39,6 milhões e vencimento em 31 de março de 2016. Este contrato foi aditado em 31 de março de 2016, 31 de março de 2017, 02 de abril de 2018 e 02 de abril de 2020, alterando o vencimento para 31 de março de 2017, 02 de abril de 2018, 02 de abril de 2020 e 30 de setembro de 2020, respectivamente, e remuneração variável de LIBOR + taxa fixa de 1,90 % ao ano e valor do principal para US$ 30 milhões. Atrelada ao contrato de financiamento, a Azul Linhas Aéreas contratou com o Citibank S.A. uma operação de swap com a finalidade de proteção contra a variação cambial, nos termos da Nota de Negociação – Swap com Fluxo de Caixa, com vigência a partir de 02 de abril de 2018 até 02 de abril de 2020, observado o disposto no Instrumento Particular de Contrato para a Realização de Operações de “SWAP” e Outras do Mercado de Derivativos e Outras Avenças, celebrado em 31 de março de 2014, com prazo de vigência indeterminado.

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

Este contrato não possui covenants financeiros.

O saldo em aberto deste contrato, em 30 de junho de 2020, era de R$166,9 milhões.

Banco do Brasil S.A.

Em 30 de dezembro de 2014, a Azul Linhas Aéreas e o Banco do Brasil S.A. (“BB”), celebraram o Contrato de Abertura de Crédito Fixo BNDES PSI FINAME no valor de R$119,9 milhões, para fins de financiamento para aquisição de aeronave no valor de R$91 milhões, em duas tranches com vencimento em 108 parcelas e prazo de carência de 12 meses, sendo a primeira parcela de amortização em 15 de fevereiro de 2016 e a última em 15 de dezembro de 2025, nos termos de seu primeiro aditivo.

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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está atendendo todos os índices financeiros deste contrato. Desta forma, a Companhia segue negociando renúncias (waiver) junto ao credor em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 descritos do longo deste Formulário de Referência. Para mais informações, vide os itens "*Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia"* e *"A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores."* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

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

O saldo em aberto deste contrato, em 30 de junho de 2020, era de R$72,9 milhões.

10ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em 20 de 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 20 de dezembro de 2023, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de 20 de dezembro de 2021 em 3 parcelas.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 116,9% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, "extra grupo", expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculadas e divulgadas diariamente pela B3, no informativo diário, disponível em sua página na Internet (http://www.b3.com.br), calculados de forma exponencial e cumulativa, pro rata temporis por dias úteis decorridos desde a data de integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (http://www.b3.com.br).

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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

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

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está atendendo todos os índices financeiros deste contrato. Desta forma, a Companhia segue negociando renúncias (waiver) junto ao credor em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 descritos do longo deste Formulário de Referência. Para mais informações, vide os itens "*Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia"* e *"A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores."* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

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 30 de junho de 2020, era de R$196,6 milhões.

9ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em 18 de 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 18 de dezembro de 2021, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de 18 de dezembro de 2020 em 2 parcelas iguais.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

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

A remuneração das debêntures será paga semestralmente, a contar da data de emissão, sempre no dia 18 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 18 de dezembro de 2018 e o último na data de vencimento ou na data em que ocorrer o resgate antecipado facultativo ou o vencimento antecipado das debêntures, se for o caso.

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

Os recursos líquidos captados por meio da 9ª (nona) emissão foram destinados ao pagamento total, no vencimento, das notas promissórias comerciais provenientes da 6ª (sexta) emissão de notas promissórias comerciais da Companhia nos termos da Instrução CVM n.º 566, de 31 de julho de 2015, objeto de oferta pública de distribuição, com esforços restritos de distribuição, nos termos da Lei 6.385, da Instrução da CVM 476, e das demais disposições legais e regulamentares aplicáveis, no valor total de R$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com data de emissão de 28 de dezembro de 2017 e com data de vencimento em 26 de junho de 2018, e para o reforço de caixa da emissora, no curso normal de seus negócios

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está atendendo todos os índices financeiros deste contrato. Desta forma, a Companhia segue negociando renúncias (waiver) junto ao credor em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 descritos do longo deste Formulário de Referência. Para mais informações, vide os itens “*Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia”* e *“A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores”* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

O saldo em aberto desta emissão, em 30 de junho de 2020, era de R$496,7 milhões.

1ª Emissão de Senior Notes sem garantia

Em 26 de outubro de 2017, a Azul Investments LLP, subsidiária da Azul Linhas Aéreas realizou a sua primeira emissão das Senior Notes sem garantias no mercado internacional com garantia fidejussória da Companhia e da controlada Azul Linhas Aéreas, no valor de US$ 400,0 milhões. As Senior Notes têm vencimento em outubro de 2024, com juros de 5,875% ao ano.

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

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

Em 30 de junho de 2020, o montante registrado no passivo não-circulante era de R$2.168,6 milhões.

ii. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Em 30 de junho de 2020, não possuíamos qualquer outra operação relevante de longo prazo com instituições financeiras, além daquelas mencionadas no item anterior.

iii. grau de subordinação entre as dívidas

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

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

Os termos dos contratos de empréstimo e financiamento relevantes estão descritos no item 10.1 f (i) acima.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2019, 2018 e 2017. Para fins das obrigações em nossos contratos de dívida descritos nos itens (i) e (ii) abaixo, “EBITDAR” significa o EBITDA calculado de acordo com a prática de mercado mais os custos incorridos com os arrendamentos operacional e financeiro relacionados a nossas aeronaves, no exercício imediatamente anterior ao cálculo. Para fins das obrigações em nosso instrumento de dívida descrito no item (iv) abaixo, “EBITDAR” significa o lucro ou prejuízo antes dos juros e imposto de renda no período antes da dedução de qualquer valor atribuível à amortização de ativos intangíveis ou à depreciação de ativos tangíveis ou qualquer valor atribuível ao pagamento das importâncias dos arrendamentos operacionais e em cada caso com relação ao respectivo período.

(i) Contrato de Abertura de Crédito Fixo com a Agência Nacional de Financiamento Industrial – FINAME, para aquisição/financiamento de uma aeronave executiva/comercial – modelo EMBRAER E-Jet E195, datado de 30 de dezembro de 2014, conforme aditado, entre a Azul Linhas Aéreas, como mutuária, Banco do Brasil, como credora, no valor principal de R$119,9 milhões, com vencimento para 15 de dezembro de 2025. O financiamento é garantido pela alienação fiduciária da aeronave objeto deste financiamento. Somos obrigados a observar a seguinte obrigação financeira medida anualmente em 31 de dezembro: o índice de cobertura de dívida ajustado ser inferior a 1,2x (uma vígula duas vez), sendo obtido pela divisão do EBITDA pela amortização de financiamentos/empréstimos;

(ii) Debêntures não conversíveis emitidas em 18 de junho de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$500,0 milhões, com vencimento em 18 de dezembro de 2021. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida/EBITDA igual ou menor do que 6,5x; Até 31 de dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x;

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

(iv) Financiamento para manutenção de motores GE CF34 para as aeronaves Embraer, no valor principal de US$200,0 milhões, com vencimento em 20 de março de 2024. Este empréstimo possui garantia do aval da Companhia e devemos observar as seguintes obrigações financeiras ao final de cada trimestre: (a) manutenção do índice de cobertura do serviço da dívida igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (b) alavancagem igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA. Em 11 de maio de 2020, a Companhia obteve renúncia (waiver) do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de covenants relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2020, 30 de junho de 2020, 30 de setembro de 2020 e 31 de dezembro de 2020.

As dívidas da Companhia descritas neste item 10.1(f) possuem, conforme o caso, cláusulas restritivas habituais de contratos celebrados nos mercados financeiro e de capitais, tais como:

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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

- Protesto de títulos acima de determinado valor, sujeito a exceções;
- Descumprimento de decisões judiciais, extrajudiciais e/ou arbitrais não sujeita a recurso acima de determinado valor; e
- Distribuição de dividendos acima do mandatório em caso de mora sob os instrumentos de dívida.

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não está atendendo todos os índices financeiros dos contratos indicados acima. Desta forma, segue negociando renúncias (waivers) junto a determinados credores em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados ao Covid-19 descritos do longo deste Formulário de Referência. Para mais informações, vide os itens "*Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento, podendo, consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia"* e *"A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os covenants financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores"* da Seção 4.1. deste Formulário de Referência.

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

Em 30 de junho de 2020, possuíamos US$49,3 milhões contratados junto à *Development Finance Corporation (DFC)* e ainda não utilizados.

h. Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras

A discussão a seguir sobre a nossa situação financeira e o resultado das nossas operações deverá ser lida em conjunto com (i) nossas demonstrações financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, bem como as informações financeiras trimestrais referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes nos demais itens deste Formulário de Referência, em especial às da seção 3 e demais subitens desta seção 10.

Receita Líquida

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, 91,6% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 8,4% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, 95,3% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 4,7% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, 81% e 85% respectivamente, de nossa receita provinha do mercado doméstico e era denominada em reais. A receita de transporte de passageiros, incluindo a receita decorrente do resgate de pontos do nosso programa de vantagens TudoAzul em nossos voos, é reconhecida na partida do voo programado ou quando o bilhete expira sem ser utilizado.

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

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

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

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangível

Nossos gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangíveis nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2020 e 2019, e aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, totalizaram R$307,7 milhões, R$738,9 milhões, R$1.560,4 milhões, R$1.186,6 milhões, e R$751,2 milhões, respectivamente. A maioria destes gastos é relacionada à aquisição de aeronaves, aquisição de peças de reposição, revisões e checks estruturais de motores, sistemas de TI e instalações.

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

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

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

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 20,4% e 32,2%, nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2020 e 2019, e 24,4%, 33,6% e 28,6%, nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente, do total das nossas despesas operacionais. Os preços do combustível de aviação no Brasil são mais altos do que nos Estados Unidos, visto que os preços do combustível são controlados por um único produtor e um número concentrado de distribuidores. Nossos custos com combustível são variáveis e oscilam de acordo com o preço internacional do petróleo. Como o preço do petróleo é tabelado em dólares norte-americanos, nossos custos de combustível estão sujeitos a flutuações na taxa de câmbio real/dólar norte-americano.

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

	Preço médio QAV (litro)	Variação
30 de junho de 2020	R$2,42	-4,8%
31 de dezembro de 2019	R$2,56	0,4%
31 de dezembro de 2018	R$2,55	29,8%
31 de dezembro de 2017	R$1,97	11,0%

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

Adicionalmente, os impostos locais aplicáveis à venda de combustível de aviação são altos, com alíquotas entre 3,0% e 25,0%. Os estados brasileiros aplicam alíquotas diferentes de ICMS incidente sobre o combustível (que não são repassadas ao consumidor final por serviços prestados ao passageiro), exigindo ajustes contínuos em nossas tarifas para sustentar os aumentos do preço do combustível de aviação. No Brasil, diversos estados oferecem um incentivo fiscal ou subsidiam o imposto que incide sobre combustível para as companhias aéreas que fornecem mais conectividade entre cidades dentro do estado e outros destinos domésticos ou internacionais. Dado o tamanho de nossa malha e a diversidade de nossa frota, acreditamos que pagamos menores alíquotas de imposto sobre combustíveis comparado com nossos principais concorrentes.

Os gastos com salário e benefícios incluem, entre outros, planos de saúde, planos odontológicos, auxílio creche, seguro de vida, auxílio funeral, assistência psicossocial, auxílio-escola (concedido somente a executivos expatriados), verba-moradia (concedido somente a executivos expatriados), bonificações, previdência privada, vale transporte, vale alimentação e vale refeição. Acreditamos ter uma vantagem em comparação às empresas do setor em termos de gastos com salários e benefícios em razão da alta produtividade dos tripulantes mensurada pelo número médio de tripulantes por aeronave. Em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019, tínhamos 62 e 93 funcionários por aeronave, respectivamente, em comparação aos 123 e 143 da Gol em respectivos períodos, conforme suas mais recentes demonstrações financeiras divulgadas.

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 um número limitado de localidades e aeroportos estratégicos, como transporte da cidade de São Paulo ao aeroporto de Viracopos e acreditamos que o número de clientes adicionais que atraímos ao oferecer esse serviço mais do que compensa seu custo.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Nossas despesas comerciais e com publicidade incluem comissões pagas a agentes de viagens e agentes de carga, taxas pagas pelo uso de sistemas de reserva de terceiros e agentes de reserva, taxas pagas às administradoras de cartão de crédito e custos com publicidade associadas à venda de nossas passagens e outros produtos e serviços. Acreditamos que nossos custos com distribuição sejam menores do que os dos nossos concorrentes porque a maior parte de nossos clientes adquire passagens diretamente em nosso site na Internet. No período de seis meses findos em 30 de junho de 2020, e no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, geramos 89% e 88%, respectivamente, de nossas receitas líquidas de transporte de passageiros por meio de nosso site, incluindo vendas por meio da Internet realizadas por agências de viagens. Fazemos uso de técnicas de marketing inovadoras e de baixo custo com foco nas ferramentas das redes sociais (Facebook, Twitter e YouTube) gerando propaganda boca a boca, serviço gratuito de traslados de ônibus com nossa marca visivelmente estampada nos ônibus e campanhas publicitárias estratégicas de marketing para aumentar o reconhecimento da marca e oferecer promoções diretamente aos nossos clientes.

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

O custo com tarifas aeroportuárias é composto pelas tarifas de pouso e permanência de aeronave no solo, bem como as taxas de auxílio terminal e navegação. Ainda nessa despesa, reconhecemos também a tarifa de conexão, cobrada atualmente nos aeroportos recentemente concedidos (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 6,0 anos e 5,9 anos em 30 de junho de 2020 e 2019; e 5,8 anos, 5,9 anos e 5,6 anos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente. Com o envelhecimento das aeronaves, nossas despesas com manutenção aumentarão.

Para todas as nossas aeronaves, empregamos o método *built-in-overhaul*. 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.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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 deste 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 30 de junho de 2020, e 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, 40%, 100%, 100% e 99,1% respectivamente, da nossa dívida não relacionada a aeronaves foram denominados em reais e, portanto, não estão expostas às oscilações cambiais. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no final de junho de 2020, está relacionada com a decisão da Companhia de compensar parte da sua exposição ao hedge de combustível com a liquidação de aproximadamente metade de suas operações de hedge cambial, após queda significativa nos preços do petróleo durante o primeiro trimestre de 2020. Os saldos de instrumentos financeiros derivativos incluem os ganhos ou perdas em nossos instrumentos financeiros usados para proteger nossas exposições. As despesas de variação cambial referem-se ao ganho ou perda líquido sobre nossos ativos e passivos atrelados à apreciação ou depreciação do real contra o dólar norte-americano e têm efeito limitado em nossa posição de caixa.

Resultados Operacionais

Nossa receita e estrutura enxuta de custo nos conferiu margens EBITDA Ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes de 9,8% e 28,2% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e 2019; e de 31,7%, 29,9% e 29,9% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017. Nós acreditamos 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, tanto em termos absolutos como em relação aos nossos concorrentes.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

O quadro abaixo inclui informações operacionais que demonstram nosso crescimento entre 31 de dezembro de 2008 e 30 de junho de 2020:

			Aeronaves no encerramento do período		
Em	**Cidades atendidas**	**Funcionários**	**Próprias**	**Arrendadas**	**Total**
31 de dezembro de 2008[1]....	3	712	3	2	5
31 de dezembro de 2009[1]....	17	1.535	8	6	14
31 de dezembro de 2010[1]....	28	2.940	14	13	27
31 de dezembro de 2011[1]....	43	4.329	22	27	49
31 de dezembro de 2012[1] [2]	100	8.914	50	74	124
31 de dezembro de 2013[1]....	103	9.848	56	81	137
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
30 de junho de 2020[3].....	45	8.671	19	148	167

(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.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

	Período de seis meses findo em 30 de junho de				
	2020	**AV (%)**	**2019**	**AV (%)**	**Variação percentual**
	(em milhares de reais)				
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	2.935.956	91,6%	4.922.052	95,4%	(40,4)%
Outras receitas	268.311	8,4%	237.635	4,6%	12,9%
Receita líquida	**3.204.267**	**100,0%**	**5.159.687**	**100,0%**	**(37,9)%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	(831.609)	(26,0)%	(1.440.480)	(27,9)%	(42,3)%
Salários e benefícios	(698.053)	(21,8)%	(882.697)	(17,1)%	(20,9)%
Tarifas aeroportuárias	(245.665)	(7,7)%	(337.362)	(6,5)%	(27,2)%
Prestação de serviços de tráfego	(162.572)	(5,1)%	(218.833)	(4,2)%	(25,7)%
Comerciais e publicidade	(165.836)	(5,2)%	(200.366)	(3,9)%	(17,2)%
Materiais de manutenção e reparo	(233.883)	(7,3)%	(131.967)	(2,6)%	77,2%
Depreciação e amortização	(976.578)	(30,5)%	(776.548)	(15,1)%	25,8%
Outras despesas operacionais, líquidas	(755.121)	(23,6)%	(490.607)	(9,5)%	53,9%
	(4.069.317)	(127,0)%	(4.478.860)	(86,8)%	(9,1)%
Lucro operacional	**(865.050)**	**(27,0)%**	**680.827**	**13,2%**	**n.a.**
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	33.646	1,1%	38.889	0,8%	(13,5)%
Despesas financeiras	(1.041.466)	(32,5)%	(597.155)	(11,6)%	74,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	(1.546.780)	(48,3)%	168.350	3,3%	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(5.273.579)	(164,6)%	113.451	2,2%	n.a.
	(7.828.179)	**(244,3)%**	**(276.465)**	**(5,4)%**	**(2.731,5)%**
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	(857.459)	(26,8)%	(50.973)	(1,0)%	1.582,2%
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	**(9.550.688)**	**(298,1)%**	**353.389**	**6,8%**	**n.a.**
Imposto de renda e contribuição social corrente	(7.419)	(0,2)%	(1.654)	0,0%	348,5%
Imposto de renda e contribuição social diferido	267.070	8,3%	108.769	2,1%	145,5%.
Lucro (prejuízo) líquido do período	**(9.291.037)**	**(290,0)%**	**460.504**	**8,9%**	**n.a.**

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Resultado operacional

No período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R$865,1 milhões, comparado com um lucro operacional de R$680,8 milhões no mesmo período em 2019. Esse resultado se deve principalmente (i) ao início da pandemia do COVID-19, que levou a uma redução de 85% na demanda de passageiros durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período do ano anterior, (ii) à depreciação média de 28,0% do real em relação ao dólar no período quando comparado ao mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (iii) às despesas não-recorrentes de R$203,6 milhões reconhecidas durante o período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19.

O prejuízo líquido foi de R$9.291,0 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020, comparado com um lucro líquido de R$460,5 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido à (i) variações monetárias e cambiais liquidas de R$5.273,6 milhões que em sua maioria não tem impacto caixa, e (ii) perdas com instrumentos financeiros derivativos de R$1.546,8 milhões principalmente devido a contratos não realizados de hedge de combustível.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais por ASKs no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 e no mesmo período em 2019:

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		
	2020	**2019**	**Variação Percentual**
	(por ASK em centavos de R$)		
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	27,43	29,89	(8,2)%
Outras receitas	2,51	1,44	73,7%
Receita líquida	**29,94**	**31,33**	**(4,4)%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:			
Combustível de aviação	7,77	8,75	(11,2)%
Salários e benefícios	6,52	5,36	21,7%
Tarifas aeroportuárias	2,30	2,05	12,0%
Prestação de serviços de tráfego	1,52	1,33	14,3%
Comerciais e publicidade	1,55	1,22	27,3%
Materiais de manutenção e reparo	2,19	0,80	172,7%
Depreciação e amortização	9,12	4,72	93,5%
Outras despesas operacionais	7,05	2,98	136,8%
Total das despesas operacionais	**38,02**	**27,20**	**39,8%**

Receita Líquida. A receita líquida reduziu 37,9%, ou R$1.955,4 milhões, de R$5.159,7 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2019 para R$3.204,3 milhões no mesmo período em 2020, devido à redução de 40,4% na receita de passageiros devido à pandemia COVID-19, parcialmente compensado pelo aumento de 12,9% em cargas e outras receitas.

Transporte de Passageiros. A redução de R$1.986,1 milhões, ou 40,4%, na receita de transporte de passageiros no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 quando comparado com o mesmo período em 2019 deve-se principalmente à redução de 37,4% nos RPKs, como resultado da redução da demanda de passageiros devido à pandemia de COVID-19.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Cargas e outras receitas. O aumento de R$30,7 milhões, ou 12,9% em 30 de junho de 2020 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2019 está relacionada principalmente com o aumento na receita proveniente do transporte de cargas. O nível relativamente estável de nosso negócio de cargas refletiu o aumento da demanda de clientes pessoas físicas e empresas por entregas de pacotes, compras *online* e suprimentos médicos em decorrência do distanciamento social e das medidas adotadas pelas autoridades locais, bem como hesitação de empresas e clientes em se envolverem pessoalmente com compras e outras atividades em decorrência da pandemia do COVID-19 e também reflete uma redução na capacidade de transporte de cargas em voos comerciais no Brasil. A maior parte do aumento observado foi impulsionado pela ampla expansão em todos os segmentos e áreas geográficas de nosso mercado de cargas, especialmente nosso negócio de *e-commerce* de logística, que representava 19% de nossa receita de carga no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com 17% para o mesmo período em 2019. Também observamos uma redução de 15% nas receitas da Azul Viagens, nossa unidade de negócios que comercializa pacotes de viagens, no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019.

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		**Variação Percentual**
	2020	**2019**	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R$2.936,0	R$4.922,1	(40,4)%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	10.704	16.469	(35,0)%
Taxa de ocupação (%)	80,0%	83,0%	(3,6)%.
Receita de passageiros por ASK (centavos)	27,43	29,89	(8,2)%
Receita operacional por ASK (centavos)	29,94	31,33	(4,4)%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	34,30	36,01	(4,8)%
Número de decolagens	78.502	140.386	(44,1)%
Horas-bloco	134.626	237.624	(43,3)%

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais reduziram R$409,5 milhões ou 9,1%, de R$4.478,9 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019 para R$4.069,3 milhões no mesmo período em 2020, devido principalmente à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução de 35% na capacidade, resultando em menores despesas variáveis e iniciativas de redução de custos, parcialmente compensadas (i) pela desvalorização média de 28,0% do real em relação ao dólar nos seis meses findos 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (ii) pelas despesas não-recorrentes de R$203,6 milhões ocorridas durante os seis meses encerrados em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível reduziu 42,3%, ou R$608,9 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido (i) à diminuição de 35,0% na capacidade, e (ii) à queda de 5,0% no preço do combustível por litro. Em termos de ASK, combustível de aviação reduziu 11,2%.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios reduziram 20,9%, ou R$184,6 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período no ano anterior, devido principalmente ao lançamento do programa de licença não remunerada, que contou com a adesão de mais de 10.500 tripulantes no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e cortes nos salários de diretores executivos, conselheiros e administradores. Em termos de ASK, a despesa com salários e benefícios aumentou 21,7% comparado ao mesmo período do ano anterior.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias reduziu 27,2%, ou R$91,7 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019, principalmente devido à redução de 44,1% nas decolagens, parcialmente compensado pela desvalorização média em 28,0% do real em relação ao dólar nesse período quando comparado ao mesmo período do ano anterior, o que aumentou as tarifas de pouso internacionais. Em termos de ASK, o custo com tarifas aeroportuárias aumentou 12,0%

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego reduziram 25,7%, ou R$56,3 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período em 2019 devido principalmente à redução de 35,0% nos ASKs, parcialmente compensado pela desvalorização média de 28,0% do real em relação ao dólar nesse período, o que afetou principalmente as despesas dolarizadas de nossos voos internacionais. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego aumentaram 14,3%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade reduziram 17,2%, ou R$34,5 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019, devido à redução de 40,4% na receita de passageiros, resultando em uma queda nas despesas com taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens, parcialmente compensado pelo aumento de 18,4% na receita de cargas, resultando em um aumento de despesa com comissões de agentes. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram 27,3% quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 77,2%, ou R$101,9 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019 devido principalmente (i) à depreciação média de 28,0% do real em relação ao dólar nos seis meses encerrados em 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, (ii) ao fim do acordo de carência de 18 meses das taxas de manutenção e reparo com um de nossos fornecedores resultando em um aumento de R$67,4 milhões nas taxas de reparo e revisões, e (iii) despesas com devolução de aeronaves no valor de R$11,4 milhões. Em termos de ASK, os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 172,7% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 25,8% ou R$200,0 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019 devido à adição líquida de 16 novas aeronaves na frota nos últimos 12 meses. Em termos de ASK, depreciação e amortização aumentaram 93,5% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 53,9% ou R$264,5 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período em 2019, principalmente devido (i) às despesas não-recorrentes de R$203,6 milhões ocorridas durante os seis meses encerrados em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, provisões de rescisão, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19, (ii) ao aumento nas despesas de TI (que são geralmente incorridas em dólar) e seguros devido à desvalorização média do real de 28,0% em relação ao dólar no semestre findo em 30 de junho de 2020, comparado com o mesmo período de 2019 e (iii) ao aumento nas contingências de voos. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais aumentaram em 136,8% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 13,5%, ou R$5,2 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 6,4% no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2019 para 3,6% no mesmo período em 2020.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 74,4%, ou R$444,3 milhões, no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com o mesmo período de 2019 principalmente devido ao aumento nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves como resultado da adição líquida de 16 aeronaves em nossa frota durante os últimos doze meses findos em 30 de junho de 2020 e a depreciação média de 28,0% do real frente ao dólar durante o período quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um prejuízo com instrumentos financeiros derivativos utilizados para a proteção de nossa exposição à variação no preço de combustíveis e pagamentos de dívidas em moeda estrangeira de R$1.546,8 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado ao ganho de R$168,4 milhões no mesmo período do ano anterior principalmente devido a perdas não realizadas relacionadas a contratos de hedge de combustível resultantes da forte queda dos preços dos combustíveis como resultado dos impactos da pandemia na demanda por petróleo bruto.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O efeito líquido da conversão de nossos ativos e passivos monetários quando remensurados para reais totalizou em uma perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas foi de R$5.273,6 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com um ganho R$113,5 milhões no mesmo período do ano anterior, em razão da depreciação do real frente ao dólar de 35,9% entre 31 de dezembro de 2019 e 30 de junho de 2020, resultando em um aumento de nossos arrendamentos capitalizados e endividamento em moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. No período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 registramos uma perda líquida de R$857,5 milhões decorrente de operações com partes relacionadas, comparado com uma perda líquida de R$51,0 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido à redução do valor justo do título conversível da TAP decorrente do impacto da pandemia de COVID-19 em seus resultados.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 totalizou uma despesa de R$7,4 milhões, comparado a uma despesa de R$1,7 milhão no mesmo período em 2019, principalmente devido ao reconhecimento de lucro tributável sobre o ganho cambial relacionado com o nosso investimento na TAP.

Imposto de renda e contribuição social diferido. O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R$267,1 milhões no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 comparado com um crédito de R$108,8 milhões no mesmo período em 2019, principalmente em razão da reversão de diferenças temporárias relacionadas com o justo valor do nosso investimento na TAP.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

	Exercício findo em 31 de dezembro de				
	2019	**AV (%)**	**2018**	**AV (%)**	**Variação percentual**
	(em milhares de reais)				
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	10.907.889	95,3%	8.670.132	95,7%	25,8%
Outras receitas	534.428	4,7%	386.932	4,3%	38,1%
Receita líquida	**11.442.317**	**100,0%**	**9.057.064**	**100,0%**	**26,3%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	(3.085.603)	(27,0)%	(2.644.261)	(29,2)%	16,7%
Salários e benefícios	(1.868.402)	(16,3)%	(1.413.017)	(15,6)%	32,2%
Tarifas aeroportuárias	(724.971)	(6,3)%	(592.100)	(6,5)%	22,4%
Prestação de serviços de tráfego	(476.481)	(4,2)%	(395.394)	(4,4)%	20,5%
Comerciais e publicidade	(444.079)	(3,9)%	(368.663)	(4,1)%	20,5%
Materiais de manutenção e reparo	(354.105)	(3,1)%	(250.105)	(2,8)%	41,6%
Depreciação e amortização	(3.670.884)	(32,1)%	(1.284.050)	(14,2)%	185,9%
Outras despesas operacionais, líquidas	(2.013.192)	(17,6)%	(915.850)	(10,1)%	119,8%
	(12.637.717)	(110,4)%	(7.863.440)	(86,8)%	60,7%
Lucro (prejuízo) operacional	**(1.195.400)**	**(10,4)%**	**1.193.624**	**13,2%**	**n.a.**
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	72.071	0,6%	74.522	0,8%	(3,3)%
Despesas financeiras	(1.329.524)	(11,6)%	(1.094.828)	(12,1)%	21,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	325.452	2,8%	298.094	3,3%	9,2%.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(391.905)	(3,4)%	(1.306.063)	(14,4)%	(70,0)%
	(1.323.906)	**(11,6)%**	**(2.028.275)**	**(22,4)%**	**(34,7)%**
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	(16.959)	(0,1)%	381.725	4,2%	n.a.
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	**(2.536.265)**	**(22,2)%**	**(452.926)**	**(5,0)%**	**460,0%**
Imposto de renda e contribuição social corrente	(2.228)	0,0%	(11.224)	(0,1)%	(80,1)%
Imposto de renda e contribuição social diferido	135.407	1,2%	(171.581)	(1,9)%	n.a.
Prejuízo do exercício	**(2.403.086)**	**(21,0)%**	**(635.731)**	**(7,0)%**	**278,0%**

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Resultado operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R$1.195,4 milhões, comparado com um resultado operacional de R$1.193,6 milhões em 2018. Esse resultado foi impulsionado principalmente por um aumento de 26,3% na receita resultante do aumento de 22,2% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução de aeronaves de próxima geração em nossa frota, que são mais eficientes em termos de consumo de combustível e têm um CASK menor, parcialmente compensado pelo (i) eventos não-recorrentes no total de R$ 3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E-Jets, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota, (ii) reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019, e (iii) pela depreciação média de 8,0% do real em relação ao dólar em 2019 em comparação a 2018, o que aumentou as despesas denominadas em dólares. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R$2.031,4 milhões em 2019, representando uma margem operacional de 17,8%.

O prejuízo líquido foi de R$2.403,1 milhões no exercício de 2019, comparado com um prejuízo líquido de R$635,7 milhões no exercício de 2018. Excluindo o impacto dos efeitos não-recorrentes, o lucro líquido de 2019 foi de R$823,7 milhões.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais ajustados pelo efeito dos eventos não-recorrentes de R$ 3.226,8 milhões em 2019 e R$226,3 milhões em 2018, com base em ASK nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2019	**2018**	**Variação Percentual**
	(por ASK em centavos de R$)		
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	30,41	29,54	3,0%
Outras receitas	1,49	1,32	13,0%
Receita líquida	**31,90**	**30,86**	**3,4%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais[1]:			
Combustível de aviação	8,60	9,01	(4,6)%
Salários e benefícios	5,21	4,81	8,2%
Tarifas aeroportuárias	2,02	2,02	0,2%
Prestação de serviços de tráfego	1,33	1,35	(1,4)%
Comerciais e publicidade	1,24	1,26	(1,4)%
Materiais de manutenção e reparo	0,79	0,85	(6,9)%
Depreciação e amortização	4,51	4,37	3,0%
Outras despesas operacionais	2,66	2,35	13,2%
Total das despesas operacionais	**26,35**	**26,02**	**1,3%**

[1] Ajustado por eventos não-recorrentes de R$3,2 bilhões em 2019 e R$226,3 milhões em 2018.

Receita Líquida. A receita líquida aumentou 26,3% ou R$2.385,3 milhões de R$9.057,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R$11.442,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, devido ao (i) aumento de 25,8% na receita de transporte de passageiros e (ii) crescimento de 38,1% em cargas e outras receitas.

Transporte de Passageiros. O aumento de R$2.237,8 milhões ou 25,8% na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 quando comparado com o mesmo período de 2018 deve-se principalmente (i) ao aumento de 23,9% nos RPKs, reflexo do aumento de 22,2% nos ASKs e (ii) ao aumento de 3,0% no PRASK devido às altas taxas de ocupação, yields e receitas auxiliares às vendas de passagens.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Cargas e outras receitas. O aumento de R$147,5 milhões ou 38,1% em cargas e outras receitas está relacionada principalmente com o aumento de 45% na receita proveniente do transporte de cargas.

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

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2019	**2018**	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R$10.907,9	R$8.670,1	25,8%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	35.868	29.353	22,2%
Taxa de ocupação (%)	83,5%	82,3%	+1,4p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos)	30,41	29,54	3,0%
Receita operacional por ASK (centavos)	31,90	30,86	3,4%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	36,43	35,89	1,5%
Número de decolagens	295.354	262.312	12,6%
Horas-bloco	495.362	433.945	14,2%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram R$4.774,3 milhões, de R$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R$12.637,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, devido principalmente (i) eventos não-recorrentes no total de R$ 3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E-Jets, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota, (ii) reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019, e (iii) pela depreciação média de 8,0% do real em relação ao dólar em 2019 em comparação a 2018, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves mais eficientes no consumo de combustível na frota.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível aumentou 16,7% ou R$441,3 milhões em 2019 comparado com o mesmo período em 2018, principalmente devido (i) ao aumento de 14,2% nas horas bloco e (ii) ao aumento de 0,4% no preço do combustível por litro, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves mais eficientes em nossa frota. Em termos de ASK, combustível de aviação reduziu 4,5%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 32,2% ou R$455,4 milhões em 2019 comparado com o mesmo período em 2018, devido (i) ao aumento no número de tripulantes de 11.807 em 2018 para 13.189 em 2019, relacionado principalmente com o aumento de 22% na capacidade e (ii) à reoneração da folha de pagamento em 20% desde janeiro de 2019. Em termos de ASK, a despesa com salários e benefícios amentou 8,2%.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 22,4% ou R$132,9 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 principalmente devido ao aumento de 22,2% nos ASKs. Em termos de ASK, o custo com tarifas aeroportuárias aumentou 0,2%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 20,5% ou R$81,1 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente (i) ao crescimento de 22,2% nos ASKs, o que levou ao aumento de 19,7% no número de passageiros, e (ii) ao aumento nos voos internacionais, os quais possuem maiores despesas de catering que os voos domésticos. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 1,4%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 20,5% ou R$75,4 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018, em linha com um aumento na receita de passageiros, que resultou em maiores taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens. As despesas com vendas e marketing por ASKs reduziram 1,4%.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 41,6% ou R$104,0 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente (i) a uma provisão de R$72,5 milhões relacionada com a manutenção dos E-Jets que sairão de nossa frota e (ii) um número maior de aeronaves em nossa frota, o que resulta em um aumento nas taxas de manutenção e reparo. Em termos de ASK, os custos com materiais de manutenção e reparo ajustados pelos eventos não-recorrentes reduziram 3,4%.

Depreciação, amortização e impairment. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram R$2.386,8 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente (i) ao *impairment* de R$2,1 bilhões relacionada com a diferença entre o valor contábil e o valor esperado recuperável de nossos E-Jets, (ii) uma adição líquida de 23 aeronaves na frota durante 2019 e (iii) um aumento na capitalização dos eventos de manutenção pesada. Em termos de ASK, depreciação e amortização ajustados pelos eventos não-recorrentes aumentaram 1,4%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram R$1.097,3 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018, principalmente devido (i) às despesas não-recorrentes de R$1,1 bilhão relacionadas com a saída dos E-Jets de nossa frota, incluindo a baixa de estoques e peças de reposição, perdas esperadas com a venda de aeronaves e taxas de rescisão contratual, (ii) ao aumento nas despesas relacionadas com treinamento e acomodação relacionadas com o nosso crescimento, (iii) ao aumento de despesas de TI e (iv) ao aumento da quantidade de contingências de voo. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais ajustadas pelos eventos não-recorrentes aumentaram em 13,2%.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 3,3% ou R$2,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o mesmo período de 2018, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 6,4% em 2018 para 5,0% em 2019.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 21,4% ou R$234,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o mesmo período de 2018 principalmente devido ao aumento nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves como resultado da adição líquida de 23 aeronaves em nosso balanço durante os últimos doze meses e a depreciação de 8,0% do real em 2019 comparado com o mesmo período em 2018

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho com instrumentos financeiros de R$325,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019. No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 tivemos um ganho de R$298,1 milhões. Esta linha reflete o impacto de (i) instrumentos derivativos expressos em dólares usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares; e (ii) instrumentos derivativos de combustível de aviação usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. A perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas, realizadas e não realizadas foi de R$391,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 em comparação com uma perda de R$1.306,1 milhões no mesmo período em 2018, em razão da depreciação do real frente ao dólar de 8,0% entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019, resultando em um aumento da dívida em moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, registramos uma perda líquida de R$17,0 milhões decorrente de operações com partes relacionadas comparado com o ganho de R$381,7 milhões no mesmo período em 2018. A perda em 2019 refere-se principalmente à atualização do valor justo do título da TAP, que é conversível em 41,25% do valor econômico da companhia aérea portuguesa.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 totalizou uma despesa de R$2,2 milhões, principalmente devido à apuração de lucro tributável na controladora. No mesmo período em 2018 registramos uma despesa de R$11,2 milhões devido à apuração de lucro tributável na controladora.

Imposto de renda e contribuição social diferido. O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R$135,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com uma despesa de R$171,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente em razão das diferenças temporárias reconhecidas em 2019.

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de				
	2018	**AV (%)**	**2017**	**AV (%)**	**Variação percentual**
	(em milhares de reais)				
Receita líquida					
Transporte de passageiros	8.670.132	95,7%	6.695.340	86,9%	29,50%
Outras receitas	386.932	4,3%	1.009.491	13,1%	(61,7)%
Receita líquida	**9.057.064**	**100,0%**	**7.704.831**	**100,0%**	**17,6%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	(2.644.261)	(29,2)%	(1.848.195)	(24,0)%	43,1%
Salários e benefícios	(1.413.017)	(15,6)%	(1.296.166)	(16,8)%	9,0%
Tarifas aeroportuárias	(592.100)	(6,5)%	(490.569)	(6,4)%	20,7%
Prestação de serviços de tráfego	(395.394)	(4,4)%	(357.841)	(4,6)%	10,5%
Comerciais e publicidade	(368.663)	(4,1)%	(309.540)	(4,0)%	19,1%
Materiais de manutenção e reparo	(250.105)	(2,8)%	(484.156)	(6,3)%	(48,3)%
Depreciação e amortização	(1.284.050)	(14,2)%	(1.063.378)	(13,8)%	20,8%
Outras despesas operacionais, líquidas	(915.850)	(10,1)%	(612.194)	(7,9)%	49,6%
	(7.863.440)	(86,8)%	(6.462.039)	(83,9)%	21,7%
Lucro operacional	**1.193.624**	**13,2%**	**1.242.792**	**16,1%**	**(4,0)%**
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	74.522	0,8%	128.272	1,7%	(41,9)%
Despesas financeiras	(1.094.828)	(12,1)%	(1.078.598)	(14,0)%	1,5%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	298.094	3,3%	(90.171)	(1,2)%	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(1.306.063)	(14,4)%	34.859	0,5%	n.a.
	(2.028.275)	(22,4)%	(1.005.638)	(13,1)%	(101,7)%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	381.725	4,2%	176.975	2,3%	115,7%
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	**(452.926)**	**(5,0)%**	**414.129**	**5,4%**	**n.a.**
Imposto de renda e contribuição social corrente	(11.224)	(0,1)%	2.875	0,0%	n.a.
Imposto de renda e contribuição social diferido	(171.581)	(1,9)%	7.509	0,1%	n.a.
Lucro (prejuízo) líquido do período	**(635.731)**	**(7,0)%**	**424.513**	**5,5%**	**n.a.**

Resultado operacional

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

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

O prejuízo líquido foi de R$635,7 milhões no exercício de 2018. Excluindo o impacto dos efeitos não-recorrentes, o prejuízo líquido de 2018 foi de R$409,4 milhões.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais, ajustados pelo efeito dos eventos não-recorrentes de R$226,3 milhões em 2018, com base em ASK nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**Variação Percentual**
	(por ASK em centavos de R$)		
Receita líquida[1]:			
Transporte de passageiros	29,54	26,46	11,6%
Outras receitas	1,32	3,99	(67,0)%
Receita líquida	**30,86**	**30,45**	**1,3%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:			
Combustível de aviação	9,01	7,31	23,3%
Salários e benefícios	4,81	5,12	(6,0)%
Tarifas aeroportuárias	2,02	1,94	4,0%
Prestação de serviços de tráfego	1,35	1,41	(4,8)%
Comerciais e publicidade	1,26	1,22	2,7%
Materiais de manutenção e reparo	0,85	1,91	(55,5)%
Depreciação e amortização	4,37	4,20	4,1%
Outras despesas operacionais	2,35	2,42	(2,9)%
Total das despesas operacionais	**26,02**	**25,54**	**1,9%**

Receita Líquida. A receita líquida aumentou 17,6% ou R$1.352,2 milhões, de R$7.704,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R$9.057,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, devido ao aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs. Em 1º de janeiro de 2018, a Azul adotou novas normas contábeis, incluindo o IFRS 15, que acarreta em um novo padrão de reconhecimento de receita. A adoção da norma contábil IFRS 15 impactou a classificação e o prazo de reconhecimento de certos itens auxiliares, como bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem, uma vez que tais taxas são consideradas parte do serviço prestado ao passageiro. Esses itens auxiliares são agora reconhecidos na receita de passageiros, enquanto os itens não relacionados a passageiros, incluindo cargas, pacotes de viagem e receita de aluguel de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Transporte de Passageiros. O aumento de R$1.974,8 milhões ou 29,5% na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 quando comparado com o mesmo período de 2017 deve-se ao aumento de 16,4% de RPKs e a adoção da norma contábil IFRS 15 em 2018, refletindo um aumento de 16,0% nos ASK.

Cargas e outras receitas. A redução de R$622,6 milhões ou 61,7% em cargas e outras receitas está relacionada principalmente a adoção da norma contábil IFRS 15 compensada parcialmente pelo aumento da receita de cargas de 56,5% no período.

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

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2018	**2017**	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R$8.670,1	R$6.695,3	29,5%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	29.353	25.300	16,0%
Taxa de ocupação (%)	82,3%	82,1%	+0,2p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos)	29,54	26,46	11,6%
Receita operacional por ASK (centavos)	30,86	30,45	1,3%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	35,89	35,64	0,7%
Número de decolagens	262.312	259.966	0,9%
Horas-bloco	433.945	407.416	6,5%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 21,7% ou R$1.401,4 milhões, de R$6.462,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente em decorrência da (i) desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, (ii) um aumento de 30% nos preços de combustíveis e (iii) eventos não-recorrentes que consistem em uma despesa de R$226,3 milhões relacionada à venda de seis E-Jets, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves de nova geração em nossa frota, que apresentam um CASK menor.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível aumentou 43,1% ou R$796,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, principalmente devido (i) ao aumento de 30,0% no preço do combustível, que passou de uma média de R$1,97 por litro em 2017 para uma média de R$2,55 por litro em 2018 e (ii) ao aumento de 6,5% em horas-bloco. Em termos de ASKs, o combustível de aviação aumentou 23,3%, devido às razões acima, parcialmente compensado pela introdução dos A320neos que são mais eficientes em termos de consumo de combustível.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 9,0% ou R$116,9 milhões em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, devido (i) ao aumento de 2,5% nos salários em decorrência dos acordos coletivos com sindicatos aplicáveis a todos os empregados de companhias aéreas no Brasil em 2018 e (ii) ao aumento no número de tripulantes de 10.878 em 2017 para 11.807 em 2018, devido principalmente à introdução do A320neo na nossa frota. Em uma base por ASK, os gastos com salários e benefícios tiveram uma redução de 6,0%.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 20,7% ou R$101,5 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) ao aumento de 11,2% na etapa média, subindo de 905 quilômetros no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para 1.006 quilômetros no mesmo período em 2018, e (ii) um aumento no número de decolagens internacionais, as quais possuem tarifas de navegação mais altas. As tarifas aeroportuárias por ASK aumentaram 4,0%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 10,5% ou R$37,6 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 devido principalmente (i) ao crescimento de 16,0% nos ASKs, o que levou ao aumento de 5,0% no número de passageiros, e (ii) ao aumento nos voos internacionais, os quais possuem maiores despesas de catering que os voos domésticos. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 4,8%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 19,1% ou R$59,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017, em linha com um aumento na receita de passageiros, que resultou em maiores taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram 2,7%.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo reduziram 48,3% ou R$234,1 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) ao menor número de eventos de manutenção realizados durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, comparado com o mesmo período de 2017, (ii) internalização de certas atividades de manutenção dos E-Jets, e (iii) condições mais favoráveis para negociação com fornecedores. Os custos com materiais de manutenção e reparo por ASK reduziu 55,5%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 20,7% ou R$220,7 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido à adição de 10 aeronaves na frota durante 2018 e ao aumento da capitalização dos eventos de manutenção pesada. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos por ASK aumentou 4,1%.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 49,6% ou R$303,7 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017, principalmente devido (i) à despesa não-recorrente de R$226,3 milhões relacionada com a venda de seis E-Jets, o que levou a uma diferença não caixa entre o preço de venda dessas aeronaves e o preço reconhecido em nosso balanço, (ii) um aumento de 16% em despesas de TI relacionadas com despesas do GDS como consequência de nossas parcerias internacionais, que são atreladas ao dólar norte-americano, e (iii) maiores despesas relacionadas com o treinamento de pilotos. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais ajustadas pelos eventos não-recorrentes reduziram em 2,9%.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 41,9% ou R$53,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o mesmo período de 2017, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 10,1% em 2017 para 6,5% em 2018.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 1,5%, ou R$16,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido ao aumento nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves como resultado da adição de 10 aeronaves em nosso balanço durante os últimos doze meses, e a depreciação de 14,8% do real em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, parcialmente compensado pela redução do CDI médio do período, passando de 10,1% em no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para 6,5% no mesmo período em 2018.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho com instrumentos financeiros de R$298,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 tivemos uma perda de R$90,2 milhões. Esta linha reflete o impacto de (i) instrumentos derivativos expressos em dólares usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares; e (ii) instrumentos derivativos de combustível de aviação usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. A perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas, realizadas e não realizadas foi de R$1.306,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 em comparação com um ganho de R$34,9 milhões no mesmo período em 2017, em razão da depreciação do real frente ao dólar norte-americano no final do período de 17,1% entre 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2018, resultando em um aumento da dívida em moeda estrangeira.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, registramos um ganho líquido de R$381,7 milhões decorrente de operações com partes relacionadas comparado com R$177,0 milhões no mesmo período em 2017. O ganho de 2018 refere-se principalmente ao aumento do valor justo do título da TAP, que é conversível em 41,25% do valor econômico da companhia aérea portuguesa.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 totalizou uma despesa de R$11,2 milhões, principalmente devido à apuração de lucro tributável na holding. No mesmo período em 2017 registramos um crédito de R$2,9 milhões devido à reversão de provisões tributárias em razão da prescrição de passivos tributários.

Imposto de renda e contribuição social diferido. As despesas relacionadas a imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R$171,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com um crédito de R$7,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017, principalmente em razão das diferenças temporárias reconhecidas em 2018, sendo que em 2017 foi reconhecido um ganho pela utilização de prejuízo fiscal e bases negativas de contribuição social no Programa Especial de Regularização Tributária ("PERT").

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	Em 30 de junho de 2020	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2019	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
Ativo					
Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.566.366	10,3%	1.647.880	8,6%	(4,9%)
Aplicações financeiras	64.733	0,4%	62.009	0,3%	4,4%
Contas a receber	622.642	4,1%	1.165.866	6,1%	(46,6)%
Arrendamentos a receber	148.607	1,0%	75.052	0,4%	98,0%
Estoques	399.269	2,6%	260.865	1,4%	53,1%
Ativo disponível para a venda	43.640	0,3%	51.850	0,3%	(15,8)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	310.655	2,0%	258.212	1,3%	20,3%
Tributos a recuperar	43.194	0,3%	139.668	0,7%	(69,1)%
Instrumentos financeiros derivativos	74.267	0,5%	168.148	0,9%	(55,8)%
Despesas antecipadas	96.448	0,6%	139.403	0,7%	(30,8)%
Outros ativos circulantes	119.389	0,8%	169.778	0,9%	(29,7)%
Total do ativo circulante	**3.489.210**	**23,0%**	**4.138.731**	**21,6%**	**(15,7)%**
Não-circulante					
Aplicações financeiras de longo prazo	754.267	5,0%	1.397.699	7,3%	(46,0)%
Arrendamentos a receber	222.584	1,5%	204.452	1,1%	8,9%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.962.382	12,9%	1.393.321	7,3%	40,8%
Instrumentos financeiros derivativos	298.949	2,0%	657.776	3,4%	(54,6)%
Despesas antecipadas	20.015	0,1%	22.216	0,1%	(9,9)%
Tributos a recuperar	327.726	2,2%	244.601	1,3%	34,0%

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Imposto de renda e contribuição social diferidos	24.554	0,2%	-	0,0%	n.a.
Outros ativos não-circulantes	299.943	2,0%	497.567	2,6%	(39,7)%
Direito de uso – arrendamentos	4.311.379	28,4%	7.087.412	36,9%	(39,2)%
Direito de uso – manutenção de aeronaves	398.169	2,6%	497.391	2,6%	(19,9)%
Imobilizado	1.910.614	12,6%	1.968.840	10,3%	(3,0)%
Intangível	1.144.345	7,5%	1.087.484	5,7%	5,2%
Total do ativo não-circulante	**11.674.927**	**77,0%**	**15.058.759**	**78,4%**	**(22,5)%**
Total do ativo	**15.164.137**	**100,0%**	**19.197.490**	**100,0%**	**(21,0)%**
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos	1.177.543	7,8%	481.227	2,5%	144,7%
Passivos de arrendamentos	2.196.909	14,5%	1.585.233	8,3%	38,6%
Fornecedores	2.553.411	16,8%	1.376.850	7,2%	85,5%
Fornecedores risco sacado	45.607	0,3%	249.727	1,3%	(81,7)%
Transportes a executar	1.824.715	12,0%	2.094.254	10,9%	(12,9)%
Salários, provisões e encargos sociais	379.606	2,5%	357.571	1,9%	6,2%
Prêmios de seguros a pagar	31.950	0,2%	49.938	0,3%	(36,0)%
Tributos a recolher	30.929	0,2%	49.060	0,3%	(37,0)%
Programa de recuperação fiscal	15.168	0,1%	13.480	0,1%	12,5%
Instrumentos financeiros derivativos	246.091	1,6%	81.196	0,4%	203,1%
Provisões	1.026.912	6,8%	323.441	1,7%	217,5%
Outros passivos circulantes	238.682	1,6%	200.043	1,0%	19,3%
Total do passivo circulante	**9.767.523**	**64,4%**	**6.862.020**	**35,7%**	**42,3%**
Não-circulante					
Empréstimos e financiamentos	3.860.831	25,5%	3.036.929	15,8%	27,1%
Instrumentos financeiros derivativos	267.598	1,8%	228.994	1,2%	16,9%
Passivos de arrendamentos	11.997.497	79,1%	10.521.388	54,8%	14,0%
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-	-	242.516	1,3%	n.a.
Programa de recuperação fiscal	115.051	0,8%	119.300	0,6%	(3,6)%
Provisões	1.575.713	10,4%	1.489.911	7,8%	5,8%
Outros passivos não-circulantes	228.167	1,5%	215.606	1,1%	5,8%
Total do passivo não-circulante	**18.044.857**	**119,0%**	**15.854.644**	**82,6%**	**13,8%**
Patrimônio líquido					
Capital social	2.245.075	14,8%	2.243.215	11,7%	0,1%
Reserva de capital	1.937.724	12,8%	1.928.830	10,0%	0,5%
Ações em Tesouraria	(15.565)	(0,1)%	(15.565)	(0,1)%	0,0%
Outros resultados abrangentes	(8.047)	(0,1)%	(159.261)	(0,8)%	(94,9)%
Prejuízo acumulado	(16.807.430)	(110,8)%	(7.516.393)	(39,2)%	123,6%
Total do patrimônio líquido	**(12.648.243)**	**(83,4)%**	**(3.519.174)**	**(18,3)%**	**259,4%**
Total do passivo e patrimônio líquido	**15.164.137**	**100,0%**	**19.197.490**	**100,0%**	**(21,0)%**

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R$1.647,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$1.566,4 milhões em 30 de junho de 2020 representando uma redução de R$81,5 milhões. Essa variação ocorreu principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R$62,0 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$64,7 milhões em 30 de junho de 2020, não tendo ocorrido variação sinificativa. O saldo combinado das rubricas de caixa e equivalentes de caixa e de aplicações financeiras passaram de R$1.709.9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$1.631,1 milhões em 30 de junho de 2020 devido ao impacto da pandemia do COVID-19 em nossas operações.

Contas a receber. O saldo passou de R$1.165,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$622,6 milhões em 30 de junho de 2020, representando uma redução de 46,6%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento na antecipação de recebíveis no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 relacionado com a redução da demanda decorrente da pandemia.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R$258,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$310,7 milhões em 30 de junho de 2020. Esse aumento ocorreu principalmente devido à desvalorização de 35,9% do real uma vez que este saldo é dolarizado.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R$1.397,7 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$754,3 milhões em 30 de junho de 2020. A redução do saldo deve-se à redução do valor justo dos títulos da TAP decorrente do impacto da pandemia em suas operações.

Direito de uso – arrendamentos. O saldo passou de R$7.087,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$4.311,4 milhões em 30 de junho de 2020. Essa redução decorreu principalmente devido às renegociações contratuais realizadas com determinados arrendadores de aeronaves e motores, que resultaram na mudança do valor da contraprestação dos contratos de arrendamento. Consequentemente, seguindo as regras de modificação contratual do IFRS 16, a Companhia recalculou o passivo de arrendamento levando em consideração os novos fluxos contratuais e a taxa de desconto e taxa de câmbio da data da modificação. A contrapartida do ajuste do passivo de arrendamento foi reconhecida como redutora do ativo de Direito de Uso.

Imobilizado. O saldo passou de R$1.968,8 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$1.910,6 milhões em 30 de junho de 2020, representando uma redução de R$58,2 milhões. Tal redução decorreu principalmente devido à menor aquisição de peças de reposição e a depreciação durante o primeiro semestre de 2020.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R$481,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$1.177,5 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com o cronograma de amortização da dívida da Companhia, e com a conversão de parte de operações de hedge de combustível da Companhia em dívida local, operação realizada durante o primeiro semestre de 2020.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R$1.585,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$2.196,9 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com a depreciação do real frente ao dólar de 35,9% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Fornecedores. O saldo passou de R$1.376,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$2.553,4 milhões em 30 de junho de 2020. Essa variação se deve à extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores.

Transporte a executar. O saldo passou de R$2.094,3 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$1.824,7 milhões em 30 de jundo de 2020, representando uma redução de 12,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R$81,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$246,1 milhões em 30 de junho de 2020. Esta variação se deve principalmente devido a flutuações nas posições de hedge de combustível.

Provisões. O saldo passou de R$323,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$1.026,9 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; e provisão para contrato oneroso, devido ao *impairment* de 53 aeronaves E195 E1.

Passivo não-circulante

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R$10.521,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$11.997,5 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento decorreu principalmente devido à desvalorização de 35,9% do real frente ao dólar entre 31 de dezembro de 2019 e 30 de junho de 2020, e à introdução líquida de uma aeronave na frota.

Provisões. O saldo passou de R$1.489,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R$1.575,7 milhões em 30 de junho de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; para riscos tributários, cíveis e trabalhistas; e provisão para contrato oneroso, devido ao *impairment* de 53 aeronaves E195 E1.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Patrimônio líquido. O saldo passou de R$3.519,2 milhões negativos em 31 de dezembro de 2019 para R$12.648,2 milhões negativos em 30 de junho de 2020. Essa variação decorreu principalmente em razão do prejuízo no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2019 e em 30 de junho de 2020, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

	Em 31 de dezembro de 2019	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2018	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
Ativo					
Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.647.880	8,6%	1.169.136	7,3%	40,9%
Aplicações financeiras	62.009	0,3%	517.423	3,2%	(88,0)%
Contas a receber	1.165.866	6,1%	1.069.056	6,6%	9,1%
Arrendamentos a receber	75.052	0,4%	73.671	0,5%	1,9%
Estoques	260.865	1,4%	200.145	1,2%	30,3%
Ativo disponível para a venda	51.850	0,3%	-	-	n.a.
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	258.212	1,3%	144.192	0,9%	79,1%
Tributos a recuperar	139.668	0,7%	283.841	1,8%	(50,8)%
Instrumentos financeiros derivativos	168.148	0,9%	6.654	0,0%	2427,0%
Despesas antecipadas	139.403	0,7%	115.453	0,7%	20,7%
Outros ativos circulantes	169.778	0,9%	110.623	0,7%	53,5%
Total do ativo circulante	**4.138.731**	**21,6%**	**3.690.194**	**22,9%**	**12,2%**
Não-circulante					
Aplicações financeiras de longo prazo	1.397.699	7,3%	1.287.781	8,0%	8,5%
Arrendamentos a receber	204.452	1,1%	288.067	1,8%	(29,0)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.393.321	7,3%	1.402.528	8,7%	(0,7)%
Instrumentos financeiros derivativos	657.776	3,4%	588.726	3,7%	11,7%
Despesas antecipadas	22.216	0,1%	21.683	0,1%	2,5%
Tributos a recuperar	244.601	1,3%	-	-	n.a.
Outros ativos não-circulantes	497.567	2,6%	397.398	2,5%	25,2%
Direito de uso – arrendamentos	7.087.412	36,9%	4.926.326	30,6%	43,9%
Direito de uso – manutenção de aeronaves	497.391	2,6%	632.900	3,9%	(21,4)%
Imobilizado	1.968.840	10,3%	1.842.239	11,4%	6,9%
Intangível	1.087.484	5,7%	1.016.556	6,3%	7,0%
Total do ativo não-circulante	**15.058.759**	**78,4%**	**12.404.204**	**77,1%**	**21,4%**
Total do ativo	**19.197.490**	**100,0%**	**16.094.398**	**100,0%**	**19,3%**
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos	481.227	2,5%	158.813	1,0%	203,0%
Passivos de arrendamentos	1.585.233	8,3%	1.237.909	7,7%	28,1%
Fornecedores	1.376.850	7,2%	1.287.661	8,0%	6,9%
Fornecedores risco sacado	249.727	1,3%	162.778	1,0%	53,4%
Transportes a executar	2.094.254	10,9%	1.672.452	10,4%	25,2%

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Salários, provisões e encargos sociais	357.571	1,9%	244.008	1,5%	46,5%
Prêmios de seguros a pagar	49.938	0,3%	34.999	0,2%	42,7%
Tributos a recolher	49.060	0,3%	56.999	0,4%	(13,9)%
Programa de recuperação fiscal	13.480	0,1%	9.749	0,1%	38,3%
Instrumentos financeiros derivativos	81.196	0,4%	180.975	1,1%	(55,1)%
Provisões	323.441	1,7%	36.083	0,2%	796,4%
Outros passivos circulantes	200.043	1,0%	193.492	1,2%	3,4%
Total do passivo circulante	**6.862.020**	**35,7%**	**5.275.918**	**32,8%**	**30,1%**
Não-circulante					
Empréstimos e financiamentos	3.036.929	15,8%	2.597.313	16,1%	16,9%
Instrumentos financeiros derivativos	228.994	1,2%	260.019	1,6%	(11,9)%
Passivos de arrendamentos	10.521.388	54,8%	7.681.837	47,7%	37,0%
Imposto de renda e contribuição social diferidos	242.516	1,3%	293.211	1,8%	(17,3)%
Programa de recuperação fiscal	119.300	0,6%	95.705	0,6%	24,7%
Provisões	1.489.911	7,8%	713.941	4,4%	108,7%
Outros passivos não-circulantes	215.606	1,1%	326.492	2,0%	(34,0)%
Total do passivo não-circulante	**15.854.644**	**82,6%**	**11.968.518**	**74,4%**	**32,5%**
Patrimônio líquido					
Capital social	2.243.215	11,7%	2.209.415	13,7%	1,5%
Reserva de capital	1.928.830	10,0%	1.918.373	11,9%	0,5%
Ações em Tesouraria	(15.565)	(0,1)%	(10.550)	(0,1)%	47,5%
Outros resultados abrangentes	(159.261)	(0,8)%	(153.969)	(1,0)%	3,4%
Prejuízo acumulado	(7.516.393)	(39,2)%	(5.113.307)	(31,8)%	47,0%
Total do patrimônio líquido	**(3.519.174)**	**(18,3)%**	**(1.150.038)**	**(7,1)%**	**206,0%**
Total do passivo e patrimônio líquido	**19.197.490**	**100,0%**	**16.094.398**	**100,0%**	**19,3%**

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R$1.169,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$1.647,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 representando um aumento de 40,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao investimento dos recursos provenientes das capitalizações realizadas em 2018.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R$517,4 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$62,0 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando uma redução de 88,0%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 40,9% no caixa e equivalentes de caixa. O saldo combinado das rubricas de caixa e equivalentes de caixa e de aplicações financeiras passaram de R$1.686,6 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$1.709,9 milhões em 31 de dezembro de 2019.

Contas a receber. O saldo passou de R$1.069,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$1.165,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 9,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 26,3% na receita líquida no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2019 quando comparado com o mesmo período em 2018 e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R$144.2 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$258,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 79,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento do número de aeronaves arrendadas de maior valor agregado decorrente da introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre dezembro de 2018 e dezembro de 2019. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de cada aeronave arrendada.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R$1.287,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$1.397,7 milhões em 31 de dezembro de 2019. O aumento do saldo deve-se à atualização do valor justo dos títulos conversíveis em ações da TAP.

Direito de uso – arrendamentos. O saldo passou de R$4.926,3 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$7.087,4 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 43,9%. Tal variação decorreu principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Imobilizado. O saldo passou de R$1.842,2 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$1.968,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 6,9%. Tal variação decorreu principalmente devido à construção do novo hangar da Companhia em Campinas e à aquisição de peças de reposição.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R$158,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$481,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de R$322,4 milhões. Este aumento está principalmente relacionado com o cronograma de amortização da dívida da Companhia.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R$1.237,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$1.585,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 28,1%. Este aumento está principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Fornecedores. O saldo passou de R$1.287,7 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$1.376,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 6,9%. Essa variação se deve à extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores.

Transportes a executar. O saldo passou de R$1.672,5 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$2.094,3 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 25,2%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de capacidade de 22,2% em termos de ASKs combinado ao aumento de 5,1% na tarifa média dos bilhetes aéreos em 2019 quando comparado ao mesmo período no exercício anterior.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R$2.597,3 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$3.036,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 16,9%, relacionado principalmente com os recursos recebidos do financiamento com a Development Finance Corporation (DFC).
Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R$260,0 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$229,0 milhões em 31 de dezembro de 2019. Esta redução de 11,9% se deve principalmente à celebração de contratos de swap para converter o principal e juros, denominado em dólar para reais, das Senior Notes, emitidas em outubro de 2017.

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R$7.681,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$10.521,4 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 37,0%. Este aumento decorreu principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Provisões. O saldo passou de R$713,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$1.489,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de R$776,0 milhões. Este aumento está principalmente relacionado provisões feitas para devolução de aeronaves e motores, para riscos tributários, cíveis e trabalhistas e provisão para contrato oneroso, principalmente devido ao *impairment* de 53 aeronaves E195 E1.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R$1.150,0 milhões negativos em 31 de dezembro de 2018 para R$3.519,2 milhões negativos em 31 de dezembro de 2019. Essa variação decorreu principalmente em razão do aumento de R$2.403,1 milhões de prejuízo devido ao impacto do *impairment* de 53 aeronaves E195 E1 nos resultados da Companhia.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2019 e em 31 de dezembro de 2018, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de 2018	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2017	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
Ativo					
Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.169.136	7,3%	762.319	5,5%	53,4%
Aplicações financeiras	517.423	3,2%	1.036.148	7,4%	(50,1)%
Aplicações financeiras vinculadas	-	-	8.808	0,1%	n.a.
Contas a receber	1.069.056	6,6%	914.428	6,6%	16,9%
Arrendamentos a receber	73.671	0,5%	57.768	0,4%	27,5%
Estoques	200.145	1,2%	150.393	1,1%	33,1%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	144.192	0,9%	130.112	0,9%	10,8%
Tributos a recuperar	283.841	1,8%	112.891	0,8%	151,4%
Instrumentos financeiros derivativos	6.654	0,0%	10.345	0,1%	(35,7)%
Despesas antecipadas	115.453	0,7%	82.656	0,6%	39,7%
Outros ativos circulantes	110.623	0,7%	198.807	1,4%	(44,4)%
Total do ativo circulante	**3.690.194**	**22,9%**	**3.464.675**	**24,9%**	**6,5%**
Não-circulante					
Aplicações financeiras de longo prazo	1.287.781	8,0%	835.957	6,0%	54,0%
Arrendamentos a receber	288.067	1,8%	308.824	2,2%	(6,7)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.402.528	8,7%	1.129.015	8,1%	24,2%
Instrumentos financeiros derivativos	588.726	3,7%	410.477	2,9%	43,4%
Despesas antecipadas	21.683	0,1%	4.472	0,0%	384,9%
Outros ativos não-circulantes	397.398	2,5%	169.816	1,2%	134,0%
Direito de uso – arrendamentos	4.926.326	30,6%	4.377.725	31,5%	12,5%
Direito de uso – manutenção de aeronaves	632.900	3,9%	374.384	2,7%	69,1%
Imobilizado	1.842.239	11,4%	1.880.771	13,5%	(2,0)%
Intangível	1.016.556	6,3%	961.000	6,9%	5,8%
Total do ativo não-circulante	**12.404.204**	**77,1%**	**10.452.441**	**75,1%**	**18,7%**
Total do ativo	**16.094.398**	**100,0%**	**13.917.116**	**100,0%**	**15,6%**
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos	158.813	1,0%	419.198	3,0%	(62,1)%
Passivos de arrendamentos	1.237.909	7,7%	914.600	6,6%	35,3%
Fornecedores	1.287.661	8,0%	971.750	7,0%	32,5%
Fornecedores risco sacado	162.778	1,0%	-	-	n.a.
Transportes a executar	1.672.452	10,4%	1.287.434	9,3%	29,9%
Salários, provisões e encargos sociais	244.008	1,5%	246.336	1,8%	(0,9)%
Prêmios de seguros a pagar	34.999	0,2%	24.411	0,2%	43,4%
Tributos a recolher	56.999	0,4%	44.418	0,3%	28,3%
Programa de recuperação fiscal	9.749	0,1%	9.772	0,1%	(0,2)%
Instrumentos financeiros derivativos	180.975	1,1%	48.522	0,3%	273,0%
Provisões	36.083	0,2%	-	-	n.a.
Outros passivos circulantes	193.492	1,2%	151.696	1,1%	27,6%
Total do passivo circulante	**5.275.918**	**32,8%**	**4.118.137**	**29,6%**	**28,1%**
Não-circulante					

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Empréstimos e financiamentos.....	2.597.313	16,1%	2.159.241	15,5%	20,3%
Instrumentos financeiros derivativos	260.019	1,6%	378.415	2,7%	(31,3)%
Passivos de arrendamentos	7.681.837	47,7%	6.428.893	46,2%	19,5%
Imposto de renda e contribuição social diferidos.....	293.211	1,8%	142.102	1,0%	106,3%
Programa de recuperação fiscal.....	95.705	0,6%	105.431	0,8%	(9,2)%
Provisões.....	713.941	4,4%	553.155	4,0%	29,1%
Outros passivos não-circulantes.....	326.492	2,0%	422.713	3,0%	(22,8)%
Total do passivo não-circulante....	**11.968.518**	**74,4%**	**10.189.950**	**73,2%**	**17,5%**
Patrimônio líquido					
Capital social	2.209.415	13,7%	2.163.377	15,5%	2,1%
Reserva de capital.....	1.918.373	11,9%	1.898.926	13,6%	1,0%
Ações em Tesouraria	(10.550)	(0,1)%	(2.745)	0,0%	284,3%
Outros resultados abrangentes	(153.969)	(1,0)%	(14.688)	(0,1)%	948,3%
Prejuízo acumulado.....	(5.113.307)	(31,8)%	(4.435.841)	(31,9)%	15,3%
Total do patrimônio líquido	**(1.150.038)**	**(7,1)%**	**(390.971)**	**(2,8)%**	**194,1%**
Total do passivo e patrimônio líquido.....	**16.094.398**	**100,0%**	**13.917.116**	**100,0%**	**15,6%**

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R$762,3 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.169,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 representando um aumento de 53,4%. Essa variação ocorreu principalmente devido à nona e décima emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas no valor de R$700,0 milhões durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R$1.036,1 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$517,4 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 50,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 53,4% no caixa e equivalentes de caixa relacionado com a emissão de R$700,0 milhões de debêntures.

Contas a receber. O saldo passou de R$914,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.069,1 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 16,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 17,6% na receita líquida no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2018 quando comparado com o mesmo período em 2017 e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R$836,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.287,8 milhões em 31 de dezembro de 2018. O aumento do saldo deve-se à atualização do valor justo dos títulos conversíveis em ações da TAP.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R$1.129,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.402,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 24,2%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento do número de aeronaves arrendadas de maior valor agregado decorrente da introdução de oito A320neos entre dezembro de 2017 e dezembro de 2018. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de cada aeronave arrendada.

Direito de uso – arrendamentos. O saldo passou de R$4.377,7 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$4.926,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 12,5%. Tal variação decorreu principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Imobilizado. O saldo passou de R$1.880,8 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.842,2 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 2,0%. Tal variação decorreu principalmente devido à venda de seis aeronaves próprias em 2018, parcialmente compensada pela aquisição de peças de reposição.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R$419,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$158,8 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 62,1%. Esta redução deve-se, principalmente, à amortização de R$1.997,6 milhões e captação de R$ 798,9 milhões da dívida durante o ano de 2018.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R$914,6 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.237,9 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 35,3%. Este aumento está principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Fornecedores. O saldo passou de R$971,8 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.287,7 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 32,5%. Essa variação se deve à implementação de uma extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores com o intuito de otimizar o capital de giro da companhia.

Transportes a executar. O saldo passou de R$1.287,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.672,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 29,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de capacidade de 16,0% em termos de ASKs combinado ao aumento de 11,6% na tarifa média dos bilhetes aéreos em 2018 quando comparado ao mesmo período no exercício anterior.

Instrumentos financeiros derivativos. O saldo passou de R$48,5 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$181,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esse aumento de R$132,5 milhões está relacionado com o cronograma de vencimento dos instrumentos financeiros.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R$2.159,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$2.597,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 20,3%, devido à nona e décima emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas no valor de R$700,0 milhões durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R$378,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$260,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esta redução de 31,3% se deve principalmente à celebração de contratos de swap para converter o principal e juros, denominado em dólar para reais, das Senior Notes, emitidas em outubro de 2017.

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R$6.428,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R$7.681,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 19,5%. Este aumento decorreu principalmente devido à introdução de 10 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R$391,0 milhões negativo em 31 de dezembro de 2017 para R$1.150,0 milhões negativos em 31 de dezembro de 2018. Essa variação decorreu principalmente em razão do prejuízo de R$635,7 milhões em 2018.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2018 e em 31 de dezembro de 2017, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2020	**2019**	**2019**	**2018**	**2017**
	(em milhares de reais)				
Fluxo de Caixa					
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	551.366	1.037.663	2.594.637	1.764.903	1.014.244
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento ..	(314.007)	(626.613)	(1.186.820)	(273.841)	(1.081.377)
Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamentos	(219.711)	(371.271)	(913.503)	(1.151.284)	243.455
Variação cambial sobre caixa e equivalentes de caixa	(99.162)	4.083	(15.570)	67.039	36.833
Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa	**(81.514)**	**43.862**	**478.744**	**406.817**	**213.155**

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no período dos seis meses findo em 30 de junho de 2020 foi de R$551,4 milhões comparado com R$1.037,7 milhões no mesmo período em 2019. A redução da geração de caixa operacional deve-se principalmente a à redução de vendas decorrentes da crise do COVID-19.

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 foi de R$2.594,6 milhões comparado com R$1.764,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. O crescimento da geração de caixa operacional deve-se principalmente (i) ao aumento das vendas em 2019, (ii) à redução de saldo com derivativos de R$373,8 milhões em 2018 para R$2,4 milhões em 2019, (iii) um aumento de provisão de salários representando R$113,6 milhões em 2019 ante um saldo negativo de R$2,3 milhões em 2018, e (iv) um aumento de R$421,8 milhões de transporte a executar em 2019, principalmente devido ao aumento de vendas antecipadas comparado a um aumento de R$322,4 milhões em 2018.

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 foi de R$1.764,9 milhões comparado com R$1.014,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. O crescimento da geração de caixa operacional deve-se principalmente (i) ao aumento do lucro bruto em 2018, (ii) ao aumento do saldo de fornecedores e fornecedores risco sacado, que teve um aumento de caixa aplicado de R$408,6 milhões em 2018 comparado a uma redução de R$95,1 milhões em 2017, devido ao aumento do prazo médio de pagamento a fornecedores com o intuito de otimizar o capital de giro da companhia e (iii) uma redução de caixa aplicado em depósitos de garantia e reservas de manutenção de R$168,9 milhões em 2017 para R$65,0 milhões em 2018, parcialmente compensado por um aumento do caixa aplicado em impostos a recuperar de R$171,0 milhões em 2018 comparado a R$68,4 milhões no ano anterior.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R$314,0 milhões comparado a R$626,6 milhões no mesmo período em 2019. A redução de aplicação de caixa está relacionada principalmente com uma redução de investimentos com aquisições de bens do ativo imobilizado de R$682,1 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019 para R$264,6 milhões no mesmo período em 2020 parcialmente compensado por uma redução no saldo de investimentos de curto prazo de R$1,6 milhões no primeiro semestre de 2020 comparado a um aumento de investimentos de curto prazo de R$259,5 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido ao aumento de necessidade de capital de giro como consequência do impacto da pandemia em nossas operações

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R$1.186,8 milhões comparado a R$273,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. Essa aplicação de caixa está relacionada principalmente com (i) uma redução nos proventos de R$363,2 milhões relacionado à venda de bens do ativo imobilizado em 2018 para R$59,4 milhões em 2019, (ii) aumento nos valores gastos com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R$1.560,4 milhões em 2019 em comparação com R$1.186,6 milhões em 2018, e (iii) a aquisição liquida de investimentos de longo prazo de R$96,2 milhões em 2019.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R$273,8 milhões comparado ao caixa líquido aplicado de R$1.081,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. Essa variação de caixa está relacionada principalmente com (i) um aumento nos proventos de R$363,2 milhões relacionado à venda de bens do ativo imobilizado em 2018 comparado com R$177,3 milhões em 2017 e (ii) ao resgate líquido de aplicações financeiras circulante de R$544,0 milhões em 2018 comparado a uma aplicação de R$629,6 milhões em 2017 parcialmente compensado pelo aumento nos valores gastos com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R$1.186,6 milhões em 2018 em comparação com R$751,2 milhões em 2017.

Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R$219,7 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, comparado com um caixa aplicado de R$371,3 milhões no mesmo período em 2019. A redução do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente à redução dos pagamentos de empréstimos, debentures e arrendamento de aeronaves de R$688,7 milhões no primeiro semestre de 2019 comparado com R$274,2 milhões no mesmo período em 2020, parcialmente compensado pela redução de captação de empréstimos e financiamentos no primeiro semestre de 2020 totalizando R$46,8 milhões comparado a R$292,0 milhões no mesmo período em 2019.

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R$913,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, comparado com um caixa aplicado de R$1.151,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente (i) à redução do pagamento de empréstimos, debentures e arrendamento de aeronaves de R$1.547,0 milhões em 2019 ante um pagamento de R$1.997,6 milhões em 2018 parcialmente compensado por um aumento na captação de empréstimos e debentures, de R$798,9 milhões em 2018 para R$592,3 milhões em 2019.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R$1.151,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, comparado com uma geração de caixa de R$243,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente (i) à redução na captação de empréstimos e debentures, de R$1.910,6 milhões em 2017 para R$798,9 milhões em 2018, (ii) um aumento de capital de R$1.231,3 milhões em 2017 proveniente do IPO realizado em abril de 2017, comparado a um aumento de capital de R$47,6 milhões em 2018, parcialmente compensado pela redução do pagamento de empréstimos, debentures e arrendamento de aeronaves de R$1.997,6 milhões em 2018 ante um pagamento de R$2.890,5 milhões em 2017.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

a. Resultados das operações do emissor, em especial:

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

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

	Período de seis meses findo em 30 de junho de		Exercícios findos em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2019	2018	2017
	(em milhares)				
Transporte de Passageiros	2.935.956	4.922.052	10.907.889	8.670.132	6.695.340
Cargas e outras Receitas.....	268.311	237.635	534.428	386.932	1.009.491

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

Período de seis meses findo em 30 de junho de 2020

Impactos COVID-19

Recentemente a Organização Mundial de Saúde - OMS decretou que o surto do Coronavírus (COVID-19) configura uma pandemia em escala global. A referida pandemia já demonstrou ter impactos relevantes, incluindo o fechamento de estabelecimentos comerciais, criação de condições desafiadoras de trabalho e redução da demanda de passageiros por viagens aéreas.

A partir da segunda quinzena de março de 2020, com a implementação de medidas de restrição de viagens e de distanciamento social pelas autoridades governamentais para conter a disseminação do COVID-19, o setor aéreo sofreu uma queda acentuada na demanda de passageiros. Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios da Companhia, a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez. Algumas das medidas adotadas pela Companhia incluem: (i) a redução imediata de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade entre 25 de março e 30 de abril; (ii) desenvolvimento de um Plano de Recuperação com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, e otimizar a companhia aérea para o futuro, a partir do engajamento com todos os seus stakeholders; (iii) renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves; (iv) redução de despesas com salários; e (v) suspensão de investimentos não essenciais, incluindo pré-pagamentos de entregas de aeronaves (PDPs).

Não obstante neste momento, nem a Companhia nem sua administração conseguem prever ou estimar razoavelmente o impacto nos resultados futuros das operações, nos fluxos de caixa ou na condição financeira futura da Companhia uma vez que a COVID-19 continua a impactar a atividade econômica mundial e representa o risco de que a Companhia, colaboradores, prestadores de serviço, fornecedores, clientes e outros parceiros de negócios possam ser impedidos de realizar determinadas atividades de negócios por um período indeterminado, inclusive devido a paralisações que podem ser solicitadas por autoridades governamentais como medida preventiva. Para mais informações acerca dos impactos causados nas operações da

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

Companhia pelo COVID-19, bem como as medidas por ela tomadas, vide fator de risco "*O surto de doenças transmissíveis no Brasil e/ou mundo, a exemplo da pandemia declarada pela Organização Mundial da Saúde "OMS" em razão da disseminação do novo Coronavírus (COVID-19), provocou e pode continuar provocando um efeito adverso em nossas operações. A extensão da pandemia do COVID-19, a percepção de seus efeitos, ou a forma pela qual tal pandemia impactará nossos negócios depende de desenvolvimentos futuros, que são altamente incertos e imprevisíveis, podendo resultar em um efeito adverso relevante em nossos negócios, condição financeira, resultados das operações e fluxos de caixa e, finalmente, nossa capacidade de continuar operando nossos negócios*".

Adicionalmente, o surto mundial pode impactar a economia global e brasileira e os mercados financeiro e de capitais, levar a uma maior volatilidade no mercado de capitais global, bem como impactar diretamente os negócios e o resultado da Companhia e a consequente precificação de nossas ações", bem como o disposto nos itens 4.1, 7.1, 10.1, 10.8 e 10.9.

Variação do preço do combustível e câmbio

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

O preço médio do petróleo (WTI) aumentou 16,4% em 2017 em relação a 2016, aumentou 27,6% em 2018 comparado com 2017, reduziu 11,2% em 2019 em relação a 2018, e reduziu 37,2% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em relação ao mesmo período em 2019, impactando de forma negativa os nossos resultados operacionais em 2017 e 2018, com o aumento da despesa de combustível em 18,5% e 43,1%, respectivamente; provocando um efeito positivo em nossos resultados operacionais em 2019, com o aumento despesa de combustível em 16,7%, que foram parcialmente compensadas pelo aumento das horas bloco, e um efeito positivo em nossos resultados operacionais no primeiro semestre de 2020, com a diminuição da despesa de combustível em 42,3%, reflexo também da redução de 35,0% da capacidade realizada no período. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, o combustível de aviação representou 28,6%, 33,6% e 24,4%, respectivamente, do nosso custo operacional. Nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2019 e de 2020, o combustível de aviação representou 32,2% e 20,4%, respectivamente, do nosso custo operacional. A representatividade das despesas pagas em dólares norte-americanos ou afetadas por essa moeda em 30 de junho de 2020 e 2019, e em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, foi de 24,2%, 43,7%, 41,3%, 43,2% e 41,4%, respectivamente, e consistem principalmente em despesas de combustível, arrendamento de aeronaves e manutenção.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais reduziram 9,1%, ou R$409,5 milhões, de R$4.478,9 milhões no período de seis meses findo em 30 de junho de 2019 para R$4.069,3 milhões no mesmo período em 2020, devido principalmente à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução de 35% na capacidade, resultando em menores despesas variáveis, parcialmente compensadas (i) pela desvalorização média de 28,0% do real em relação ao dólar nos seis meses findos 30 de junho de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (ii) pelas despesas não-recorrentes de R$203,6 milhões ocorridas durante os seis meses encerrados em 30 de junho de 2020, compostas por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise do COVID-19

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019

Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 60,7%, ou R$4.774,3 milhões, de R$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R$12.637,7 milhões no mesmo período em 2019, principalmente por (i) um aumento de 16,7% em despesas com combustível de aviação principalmente devido ao aumento de horas, (ii) um aumento de 32,2% em despesas com salários e benefícios como resultado do impacto da reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019, e (iii) eventos não-recorrentes no total de R$3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E195-E1, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018

Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 21,7%, ou R$1.401,4 milhões, de R$6.462,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R$7.863,4 milhões no mesmo período em 2018, principalmente por (i) um aumento de 43,1% em despesas com combustível de aviação principalmente devido a um aumento no preço dos combustíveis de aviação, (ii) um aumento de 9,0% em despesas com salários e benefícios como resultado de acordos coletivos, e (iii) um aumento de 49,6% em outras despesas operacionais, devido à uma despesa não-recorrente R$226,3 milhões relacionada à venda de seis E-Jets no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, parcialmente compensadas pela redução de 48,3% nas despesas com materiais de manutenção e reparo, devido ao menor número de eventos de manutenção realizados no período e condições mais favoráveis para negociação com fornecedores.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

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

Nossa receita é principalmente impactada pela demanda por passagens aéreas. Acreditamos que mais da metade dos nossos passageiros viajam a negócios e, portanto, possuem menor sensibilidade a variações de preços quando comparados aos passageiros que viajam a lazer. O crescimento de nossas receitas também está relacionado a fatores macroeconômicos como crescimento do PIB e aumento da renda per capta.

Os preços das nossas passagens são ajustados diariamente baseados no número de assentos disponíveis em cada voo, tendências históricas e estimativas de demanda.

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

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

O preço médio do petróleo (WTI) aumentou 16,4% em 2017 em relação a 2016, aumentou 27,6% em 2018 comparado com 2017, reduziu 11,2% em 2019 em relação a 2018, e reduziu 37,2% no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 em relação ao mesmo período em 2019, impactando de forma negativa os nossos resultados operacionais em 2017 e 2018, com o aumento da despesa de combustível em 18,5% e 43,1%, respectivamente; provocando um efeito positivo em nossos resultados operacionais em 2019, com o aumento despesa de combustível em 16,7%, que foram parcialmente compensadas pelo aumento das horas bloco, e um efeito positivo em nossos resultados operacionais no primeiro semestre de 2020, com a diminuição da despesa de combustível em 42,3%, reflexo também da redução de 35,0% da capacidade realizada no período. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, o combustível de aviação representou 28,6%, 33,6% e 24,4%, respectivamente, do nosso custo operacional. Nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2019 e de 2020, o combustível de aviação representou 32,2% e 20,4%, respectivamente, do nosso custo operacional.

Nosso resultado operacional é afetado por oscilações da moeda. Em 30 de junho de 2020 e de 2019, e em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, 81%, 85%, 85%, 79% e 83%, respectivamente, da nossa receita era doméstica e denominou-se em reais, enquanto que 24,2%, 43,7%, 41,3%, 43,2% e 41,4% respectivamente, de nossas despesas operacionais eram pagas em dólares norte-americanos ou afetadas por essa moeda, como empréstimos e financiamentos, combustível para aviação, pagamentos dos arrendamentos de aeronaves e pagamentos de certos contratos de manutenção por hora/voo e de seguro de aeronaves. Nós fazemos contratos de curto prazo para nos proteger contra a exposição cambial relacionada ao arrendamento de nossas aeronaves e outras obrigações relacionadas ao pagamento do aluguel.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

A inflação tem produzido, e pode continuar a produzir efeitos em nossa situação financeira e resultados operacionais. Nos períodos de seis meses findos em 30 de junho de 2020 e de 2019, e nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2017, 2018 e 2019, aproximadamente 22,6%, 28,7%, 30,7%, 28,9% e 30,1% de nossas despesas denominadas em reais, incluindo despesas com salários, refeições e bebidas servidas aos passageiros e com serviços de apoio em solo, foram impactadas pela inflação.

O Banco Central determina a taxa de juros básica para controlar a inflação. As variações na taxa de juros afetam principalmente nossas obrigações de longo prazo sujeitas a taxas de juros variáveis, incluindo nossos empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante. Em 30 de junho de 2020, e em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, tínhamos R$5.038,4 milhões, R$3.518,2 milhões, R$2.756,1 milhões e R$2.578,4 milhões, respectivamente, de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante, dos quais (i) 20,0%, 70,1%, 89,2% e 80,6%, respectivamente, eram indexados pela taxa CDI, ou taxa de juro interbancária; e (ii) 2,2%, 2,1%, 3,4% e 7,0%, respectivamente, eram indexados pela taxa LIBOR. Além disso, as taxas de juros também afetam nosso resultado financeiro uma vez que temos investimentos indexados pela taxa CDI. O Banco Central mudou a taxa de juros básica diversas vezes nos últimos anos para manter a inflação dentro das metas de crescimento.

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

	No período de seis meses findo em 30 de seis de		**No exercício findo em 31 dezembro de**		
	2020	**2019**	**2019**	**2018**	**2017**
Crescimento real do PIB	(2,2)%	1,0%	1,1%	1,3%	1,3%
Inflação (IGP-M)[1]	7,31%	6,51%	7,3%	7,5%	(0,5%)
Inflação (IPCA)[2]	2,1%	3,4%	4,3%	3,8%	2,9%
TJLP[3]	4,9%	6,3%	5,6%	6,5%	7,0%
Taxa CDI (média)[4]	3,6%	6,4%	5,9%	6,5%	10,1%
LIBOR[5]	1,1%	2,6%	2,3%	2,5%	1,5%
Taxa de câmbio encerramento do período—reais por US$1,00	5,476	3,832	4,031	3,875	3,308
Taxa de câmbio média—reais por US$1,00[6]	4,922	3,846	3,946	3,656	3,193
Desvalorização média do real vs. US$	28,0%	12,2%	7,9%	14,5%	(8,3)%
Preço do petróleo não refinado da West Texas Intermediate, ou WTI, (média em US$ por barril no período)	36,82	57,45	57,04	64,90	50,85
Taxa de desemprego[7]	13,3%	12,0%	11,0%	11,6%	11,8%

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

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

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

O aumento da inflação afetaria o preço de venda de nossos serviços, bem como nossas despesas e receitas financeiras, uma vez que nosso endividamento total e investimentos são corrigidos monetariamente por índices inflacionários tais como IPCA.

10.3 - Eventos Com Efeitos Relevantes, Ocorridos E Esperados, Nas Demonstrações Financeiras

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

Em 2017, 2018 e 2019 e no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, não houve introdução ou alienação de segmento operacional pela Companhia.

b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 concluímos a aquisição de 100% das cotas da Two Taxi Aéreo Ltda (“Azul Conecta”). Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 nós não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

c. Eventos ou operações não usuais

Em 2017, 2018, 2019 e no período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, a Companhia não participou ou realizou eventos ou operações não usuais que tenham afetado ou que os diretores da Companhia entendam que possam afetar de forma relevante as demonstrações financeiras ou os resultados da Companhia

10.4 - Mudanças Significativas Nas Práticas Contábeis - Ressalvas e Ênfases no Parecer do Auditor

a. Mudanças significativas nas práticas contábeis

No período de seis meses findo em 30 de junho de 2020, não houve mudanças significativas nas práticas contábeis adotadas pela Companhia.

Nossos Diretores informam que a Companhia adotou de maneira retrospectiva completa o CPC 06 (R2), sendo assim os valores correspondentes referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e 2017, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados.

b. Efeitos significativos das alterações em práticas contábeis

A Companhia avalia, na data de início do contrato, se esse contrato é ou contém um arrendamento. Ou seja, se o contrato transmite o direito de controlar o uso de um ativo identificado por um período de tempo em troca de contraprestação.

A Companhia aplica uma única abordagem de reconhecimento e mensuração para todos os arrendamentos, exceto para arrendamentos de curto prazo e arrendamentos de ativos de baixo valor. A Companhia reconhece os passivos de arrendamento para efetuar pagamentos de arrendamento e ativos de direito de uso que representam o direito de uso dos ativos subjacentes.

Os detalhes da reapresentação podem ser vistos na nota explicativa 3.19 da nossa demonstração financeira de 31 de dezembro de 2019.

c. Ressalvas e ênfases presentes no parecer do auditor

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras referente aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2018 e 2017 não possuem ressalvas ou ênfases.

O relatório dos auditores independentes sobre as demonstrações contábeis referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2019 apresentou a seguinte ênfase:

Reapresentação dos valores correspondentes

Conforme mencionado na nota explicativa 3.19, em decorrência da adoção do Pronunciamento Técnico CPC 06 (R2) – Arrendamentos e IFRS 16 - *Leases*, os valores correspondentes referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e 2017, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados como previsto no Pronunciamento Técnico NBC TG 23 (R1) - Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro. A opinião dos auditores independentes não contém modificação relacionada a esse assunto.

O relatório dos auditores independentes sobre as informações contábeis intermediárias referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 apresentou a seguinte ênfase:

10.4 - Mudanças Significativas Nas Práticas Contábeis - Ressalvas e Ênfases no Parecer do Auditor

Reapresentação dos valores correspondentes

Conforme mencionado na nota explicativa n.º 5 às Informações Trimestrais - ITR de 30 de junho de 2020, em decorrência do aprimoramento dos controles internos relativos aos contratos de arrendamentos, os valores correspondentes, individuais e consolidados, relativos às demonstrações do resultado e do resultado abrangente referentes aos períodos de três e seis meses findos em 30 de junho de 2019, e das mutações do patrimônio líquido, dos fluxos de caixa e do valor adicionado referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2019, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados como previsto no CPC 23 – Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro e CPC 26 (R1) – Apresentação das Demonstrações Contábeis. A conclusão dos auditores independentes não contém modificação relacionada a esse assunto.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Nossas demonstrações financeiras são preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e estão em conformidade com as normas internacionais de relatório financeiro (International Financial Reporting Standards – IFRS). A elaboração de nossas demonstrações financeiras requer que a administração adote políticas contábeis e faça estimativas e julgamentos para determinar os valores registrados em nossas demonstrações financeiras e nas respectivas notas explicativas. Políticas contábeis críticas são aquelas que refletem significativos julgamentos ou estimativas sobre assuntos que poderiam gerar diferentes resultados se tivessem sido consideradas com base em diferenças premissas e condições. Acreditamos que nossas estimativas e julgamentos são razoáveis. No entanto, os resultados efetivos e o tempo de reconhecimento de tais montantes podem diferir das nossas estimativas.

Para essa discussão e de outras políticas contábeis, veja nota 3 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas de 31 de dezembro de 2019.

Veja a seguir as políticas contábeis críticas da Companhia:

Ativo Imobilizado

Os bens integrantes do ativo imobilizado são registrados pelo custo de aquisição ou construção e incluem juros e demais encargos financeiros.

A depreciação é calculada pelo método linear, de acordo com a vida útil estimada.

O valor residual, a vida útil dos ativos e os métodos de depreciação são revistos no encerramento de cada exercício, e ajustados de forma prospectiva, quando necessário.

O valor contábil do imobilizado é analisado para verificar possível perda no valor recuperável quando fatos ou mudanças nas circunstâncias indicam que o valor contábil é maior que o valor recuperável estimado.

Um item do ativo imobilizado e de qualquer parte significativa reconhecida inicialmente é baixado após alienação ou quando não há benefícios econômicos futuros resultantes do seu uso ou alienação. Qualquer ganho ou perda resultante da baixa do ativo (calculado como a diferença entre os proventos líquidos da alienação e o valor contábil do ativo) é reconhecido no resultado em “Outras despesas operacionais, líquidas”.

Contratos de arrendamento

A Companhia avalia, na data de início do contrato, se esse contrato é ou contém um arrendamento. Ou seja, se o contrato transmite o direito de controlar o uso de um ativo identificado por um período de tempo em troca de contraprestação.

A Companhia aplica uma única abordagem de reconhecimento e mensuração para todos os arrendamentos, exceto para arrendamentos de curto prazo e arrendamentos de ativos de baixo valor. A Companhia reconhece os passivos de arrendamento para efetuar pagamentos de arrendamento e ativos de direito de uso que representam o direito de uso dos ativos subjacentes.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Ativos de direito de uso

A Companhia reconhece os ativos de direito de uso na data de início do arrendamento (ou seja, na data em que o ativo subjacente está disponível para uso). Os ativos de direito de uso são mensurados ao custo, deduzidos de qualquer depreciação acumulada e perdas por redução ao valor recuperável, e ajustados por qualquer nova remensuração dos passivos de arrendamento (exceto reavaliação cambial). O custo dos ativos de direito de uso inclui o valor dos passivos de arrendamento mensurados inicialmente pelo valor presente dos pagamentos futuros de arrendamento reconhecidos à taxa de câmbio e à taxa de desconto na data de início do arrendamento, custos diretos iniciais incorridos e pagamentos de arrendamentos realizados até a data de início, a estimativa de custos de restauração a serem incorridos pelo arrendatário ao final do contrato, menos os eventuais incentivos de arrendamento recebidos. Os ativos de direito de uso são depreciados linearmente, pelo menor período entre o prazo do arrendamento e a vida útil estimada dos ativos.

Em determinados casos, se a titularidade do ativo arrendado for transferida para a Companhia ao final do prazo do arrendamento ou se o custo representar o exercício de uma opção de compra, a depreciação é calculada utilizando a vida útil estimada do ativo e o valor residual conforme a política de ativo imobilizado.
Os ativos de direito de uso também estão sujeitos a redução ao valor recuperável.

Passivos de arrendamento

Na data de início do arrendamento, a Companhia reconhece os passivos de arrendamento mensurados pelo valor presente dos pagamentos do arrendamento a serem realizados durante o prazo do arrendamento. Os pagamentos do arrendamento incluem pagamentos fixos (incluindo, substancialmente, pagamentos fixos) menos quaisquer incentivos de arrendamento a receber, pagamentos variáveis de arrendamento que dependem de um índice ou taxa, e valores esperados a serem pagos sob garantias de valor residual. Os pagamentos de arrendamento incluem ainda o preço de exercício de uma opção de compra razoavelmente certa de ser exercida pela Companhia e pagamentos de multas pela rescisão do arrendamento, se o prazo do arrendamento refletir a Companhia exercendo a opção de rescindir o arrendamento.

Os pagamentos variáveis de arrendamento que não dependem de um índice ou taxa são reconhecidos como despesas no período em que ocorre o evento ou condição que gera esses pagamentos. O total de despesas relacionadas aos passivos de arrendamento de baixo valor durante o período de três meses findos em 31 de março de 2020 e os exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 não foi material.

Ao calcular o valor presente dos pagamentos do arrendamento, a Companhia usa a taxa de juros implícita no arrendamento e, quando não é prontamente determinada, a taxa incremental nominal sobre empréstimos da Companhia na data do início do arrendamento é utilizada.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Na determinação da taxa de desconto a Companhia utilizou como base, em cada um dos anos onde ativos foram incorporados ao balanço, o custo de captação de operações realizadas no mercado americano e brasileiro. Para operações captadas no mercado brasileiro, a Companhia converteu o custo para o equivalente de uma operação em dólar ajustando este pelo risco país e diferencial de taxa de juros entre Brasil e Estados Unidos. Assim, entendemos que os efeitos inflacionários são irrelevantes, especialmente considerando que 99,4% dos arrendamentos da Companhia são determinados em dólares americanos.

Após a data de início, o valor do passivo de arrendamento é aumentado para refletir o acréscimo de juros e reduzido para os pagamentos de arrendamento efetuados. Além disso, o valor contábil dos passivos de arrendamento é remensurado se houver uma modificação, uma mudança no prazo do arrendamento, uma alteração nos pagamentos do arrendamento (por exemplo, mudanças em pagamentos futuros resultantes de uma mudança em um índice ou taxa usada para determinar tais pagamentos de arrendamento) ou uma alteração na avaliação de uma opção de compra do ativo subjacente.

Arrendamentos de curto prazo e de ativos de baixo valor

A Companhia aplica a isenção de reconhecimento de arrendamento de curto prazo a seus arrendamentos cujo prazo seja igual ou inferior a 12 meses a partir da data de início e que não contenham opção de compra. Também aplica a concessão de isenção de reconhecimento de ativos de baixo valor a arrendamentos considerados de baixo valor. Os pagamentos de arrendamento de curto prazo e de arrendamentos de ativos de baixo valor são reconhecidos como despesa pelo método linear ao longo do prazo do arrendamento. O total de despesas relacionadas ao arrendamento de ativos de baixo valor durante o período de três meses findos em 31 de março de 2020 e os exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 não foi material.

Transações de Sale and Leaseback

Se a Companhia transfere o ativo a outra entidade e efetua o leaseback desse ativo do comprador, a Companhia aplica os requisitos para determinar quando a obrigação de performance estará satisfeita com base no CPC 47 (IFRS 15), para determinar se a transferência do ativo deve ser contabilizada como venda desse ativo ou trata-se de um mero financiamento com o ativo em garantia.

Se a transferência do ativo satisfaz aos requisitos do CPC 47 (IFRS 15) para ser contabilizada como venda do ativo, a Companhia mensura o ativo de direito de uso resultante do leaseback proporcionalmente ao valor contábil anterior do ativo referente ao direito de uso retido pela Companhia. Consequentemente, reconhecemos somente o valor de qualquer ganho ou perda referente aos direitos transferidos ao comprador.

Se a transferência do ativo não satisfaz aos requisitos do CPC 47 (IFRS 15) para ser contabilizado como venda do ativo, a Companhia continua a reconhecer o ativo transferido e reconhece o passivo financeiro equivalente aos rendimentos da transferência de acordo com os requisitos do CPC 48 (IFRS 9).

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Transações de subarrendamento

Quando o ativo subjacente é novamente arrendado pela Companhia a um terceiro, e o arrendamento original permanece vigente, a Companhia avalia se trata de um subarrendamento financeiro ou operacional analisando a extensão em que o arrendamento transfere os riscos e benefícios inerentes ao direito de uso.
Independente da classificação do subarrendamento, a contabilização do passivo de arrendamento do arrendamento original permanece inalterada.

Subarrendamento financeiro: a Companhia desreconhece o direito de uso e reconhece o subarrendamento a receber. A diferença entre o valor contábil líquido de depreciação do direito de uso e o valor presente do subarrendamento a receber é reconhecida imediatamente no resultado na rubrica “Custos dos serviços prestados”.

Subarrendamento operacional: a Companhia continua reconhecendo o direito de uso que segue sendo depreciado de acordo com a política da Companhia. A receita de subarrendamento é reconhecida ao longo do contrato de subarrendamento na rubrica “Cargas e outras receitas”.

Decomponentização de aeronaves e direito de uso e capitalização de eventos de manutenção pesada e checks estruturais

No momento do reconhecimento inicial da aeronave ou do direito de uso, a Companhia distribui o custo da aeronave entre quatro componentes principais: casco, motores, manutenções pesadas e *checks* estruturais. A vida útil dos eventos de manutenção e checks estruturais é determinada de acordo com o período estimado até o próximo evento ou vida útil remanescente dos motores/aeronave, dos dois, o menor.

A Companhia possui contratos de manutenção de motores que suportam toda a atividade significativa de sua manutenção. Adicionalmente, a Companhia, também possui contratos do tipo “power-by-the-hour”, no qual os valores devidos aos prestadores de manutenção são calculados com base nas horas voadas, no momento do evento da manutenção.

Os eventos de manutenção pesada e checks estruturais subsequentes, que incrementam a vida útil dos ativos, são capitalizados e reconhecidos como ativo imobilizado ou complemento ao direito de uso dos ativos, de acordo com o ativo subjacente. Subsequentemente são depreciados durante o período de uso respectivo ou até ao término do arrendamento. Reparos e demais manutenções de rotina são apropriados ao resultado durante o período em que são incorridos.

Capitalização de obrigações contratuais com condições de devolução das aeronaves

Os custos resultantes dos eventos de manutenção que serão realizados imediatamente antes da devolução da aeronave aos arrendadores (definidos como eventos de restauração para efeitos da IFRS 16), são reconhecidos como provisões a partir do início do contrato, desde que possam ser estimados de forma razoável, por contrapartida do direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de arrendamento.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Adiantamentos para aquisição de aeronaves

No imobilizado são registrados os pré-pagamentos para aquisição de aeronaves, incluindo juros e encargos financeiros incorridos durante a fase de fabricação das aeronaves e benfeitorias em bens de terceiros.

A Companhia recebe créditos de fabricantes quando da aquisição de certas aeronaves e motores, que podem ser utilizados para pagamento de serviços de manutenção. Esses créditos são registrados como redução do custo de aquisição das aeronaves e motores relacionados, em contrapartida de um débito em outras contas a receber e, em seguida, registrada como despesa ou ativo, quando os créditos são utilizados para a aquisição adicional de bens ou serviços.

Reconhecimento da Receita

Receitas de passageiros são reconhecidas após efetiva prestação do serviço de transporte. Receitas de serviços relacionados ao transporte de passageiros são reconhecidas quando o respectivo transporte é realizado, sendo classificadas como receita de transporte de passageiros. Tais receitas incluem excesso de bagagem, encargos administrativos, upgrades e outras despesas relacionadas a viagens.

Os trechos vendidos e não voados, correspondentes aos transportes a executar e serviços relacionados, são demonstrados no passivo circulante na rubrica “Transportes a executar”. Os bilhetes expiram no prazo de um ano. A Companhia reconhece receita de bilhetes e serviços relacionados ao transporte de passageiros a partir da data do voo e passagens com expectativa de expiração (breakage). A Companhia estima os valores de reembolsos e remarcações, líquido dos bilhetes expirados, uma vez que a data do voo já ocorreu. Estas estimativas são baseadas em dados históricos e experiência de eventos passados.

O CPC 47 (IFRS 15) exige a divulgação de informações quantitativas e qualitativas sobre alocação de preço de transação alocado às performances satisfeitas ou parcialmente satisfeito. A Companhia aplica o expediente prático para não divulgar informações, pois as obrigações de desempenho fazem parte de contratos com duração prevista de um ano ou menos.

Programa TudoAzul

No programa “TudoAzul”, os clientes acumulam pontos com base no valor gasto em passagens aéreas. A quantidade de pontos ganhos depende do status no programa de fidelidade, mercado, voo, dia da semana, compra antecipada, classe da reserva e outros fatores do TudoAzul, incluindo campanhas promocionais. Através de dados histórico, a Companhia estima os pontos que expirarão sem ser utilizados e reconhece e receita correspondente na emissão do ponto (breakage). Os pontos em geral expiram em dois anos após a data de emissão, independentemente de atividade na conta do membro do programa.

Após a venda de um bilhete, a Companhia reconhece uma parcela das vendas de passagens como receita quando o serviço de transporte ocorre e difere a parcela correspondente aos pontos do Programa TudoAzul, em conformidade com o CPC 47 (IFRS 15).

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

A Companhia determina o preço estimado de venda do transporte aéreo e os pontos, considerando que cada elemento tivesse sido vendido em uma base separada, sendo, portanto, baseado no preço de venda individual relativo (“stand alone selling price”).

A Companhia também vende pontos do programa de fidelidade a clientes e parceiros, incluindo cartões de crédito co-branded, instituições financeiras e varejo. A receita relacionada é diferida e reconhecida como receita de transporte de passageiros quando os pontos são resgatados e o serviço de transporte relacionado ocorre, com base no preço médio ponderado dos pontos vendidos.

As vendas de pontos do programa de fidelidade são compostas por dois componentes, transporte e marketing. Consequentemente, reconhecemos o componente de marketing em “outras receitas” com base nos termos contratuais.

Os pontos concedidos ou vendidos e não utilizados são registrados na rubrica "Transportes a executar". A Companhia reconhece a receita de pontos vendidos e concedidos que nunca serão resgatados pelos membros do programa. A Companhia estima esses valores anualmente com base nas informações disponíveis mais recentes sobre os padrões de resgate e vencimento.

Reservas para Manutenção

Determinados contratos de arrendamento preveem o pagamento de reservas de manutenção para os arrendadores de aeronaves a serem mantidos como garantia antes do desempenho das principais atividades de manutenção. Os depósitos de reserva de manutenção são reembolsáveis após a conclusão do evento de manutenção em um valor igual ou menor que (1) o valor da reserva de manutenção detida pelo locatário, associado ao evento de manutenção específico ou (2) os custos relacionados ao evento específico de manutenção. Substancialmente, todos esses pagamentos de reserva de manutenção são calculados com base em uma medida de utilização, como horários ou ciclos de voo, e são usados exclusivamente para garantir o arrendador a manutenção.

No início da locação ou na data da demonstração financeira, avaliamos se os pagamentos de reserva de manutenção exigidos pelos contratos de arrendamento mercantil serão recuperados por meio do desempenho de manutenção nos ativos arrendados.

Os depósitos de manutenção considerados recuperáveis são refletidos em depósitos em garantia e reservas de manutenção nas demonstrações financeiras. Avaliamos a recuperabilidade dos valores atualmente em depósito com os arrendadores, comparando-os com os valores que devem ser reembolsados no momento do próximo evento de manutenção, e os valores não recuperáveis são considerados custos de manutenção. As reservas de manutenção de aeronaves são classificadas como circulante ou não circulante, dependendo das datas em que se espera que a manutenção relacionada seja realizada (valores comparativos, anteriormente apresentados como não circulantes na sua totalidade, foram reclassificados para melhorar a comparabilidade entre os períodos apresentados).

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Remuneração com base em Ações

A Companhia oferece aos executivos planos de remuneração com base em ações, a serem liquidados com ações, segundo os quais a Companhia recebe os serviços como contraprestações das opções de compra de ações e ações restritas.

O custo de transações com executivos, liquidadas com instrumentos patrimoniais e com prêmios outorgados, é mensurado com base no valor justo na data em que foram outorgados. Para determinar o valor justo, a Companhia utiliza de precificação de opções Black-Scholes. Maiores detalhes estão demonstrados na Nota 30.

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 período é registrado em ”Salários e benefícios” e representa a movimentação em despesa acumulada reconhecida no início e fim daquele período.

Nenhuma despesa é reconhecida por prêmios que não completam o seu período de “vesting”, exceto prêmios em que a aquisição é condicional a uma condição de mercado (condição conectada ao preço das ações da Companhia), as quais são tratadas como adquiridas, independentemente se as condições do mercado são satisfeitas ou não, desde que todas as outras condições de aquisição forem satisfeitas.

Em uma transação liquidada com títulos patrimoniais em que o plano é modificado, a despesa mínima reconhecida em ”Salários e benefícios” correspondente às despesas como se os termos não tivessem sido alterados. Uma despesa adicional é reconhecida para qualquer modificação que aumenta o valor justo total do plano de remuneração em ações, ou que de outra forma beneficia o funcionário, mensurada na data da modificação.

Quando um plano de remuneração em ações é cancelado, o mesmo é tratado como se tivesse sido adquirido na data do cancelamento, e qualquer despesa não reconhecida do prêmio é reconhecida imediatamente. Isto inclui qualquer prêmio em que as condições de não-aquisição dentro do controle da Companhia ou da contraparte não são cumpridas. Porém, se um novo plano substitui o plano cancelado, e designado como plano substituto na data de outorga, o plano cancelado e o novo plano são tratados como se fosse uma modificação ao plano original, conforme descrito no parágrafo anterior.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

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 período e reconhecido na rubrica "Salários e benefícios".

Instrumentos Financeiros Derivativos

Contabilizamos instrumentos financeiros derivativos de acordo com o CPC 48 (IFRS 9) (Instrumentos Financeiros) e os reconhecemos ao valor justo. Alterações subsequentes ao valor justo são registradas no resultado, exceto quanto o derivativo cumpra os critérios para contabilização de hedge. No começo de uma operação de hedge, designamos e documentamos formalmente o item coberto pelo hedge e como ele será efetivo em compensar as alterações no valor justo ou no fluxo de caixa. Nossos instrumentos financeiros derivativos são mensurados trimestralmente para determinar sua eficácia no decorrer de todo o período para o qual foram designados. Qualquer ganho ou perda oriundo de variações no valor justo de nossos instrumentos financeiros derivativos durante o trimestre no qual não estão qualificados para contabilização de hedge, bem como a parcela não eficaz dos instrumentos para contabilização de hedge são reconhecidos em resultados financeiros. Quando o valor justo dos ativos e passivos financeiros apresentados em nosso balanço patrimonial não puder ser obtido em um mercado ativo, definimos o valor justo usando técnicas de avaliação vigentes no mercado, inclusive o método de fluxo de caixa descontado, sendo necessário certo discernimento para estabelecer o valor justo dessa forma, que deverá incluir considerações sobre os dados utilizados, por exemplo, risco de liquidez, risco de crédito e volatilidade. Quaisquer mudanças nas hipóteses sobre esses fatores podem afetar o valor justo demonstrado dos instrumentos financeiros.

Provisões

As provisões são reconhecidas quando existe uma obrigação presente, legal ou não formalizada, como resultado de eventos passados e é provável que uma saída de recursos seja necessária para liquidar a obrigação e uma estimativa confiável do valor possa ser feita. Quando se espera que o valor de uma provisão seja reembolsado, no todo ou em parte, por exemplo, por força de um contrato de seguro, o reembolso é reconhecido como um ativo separado, mas apenas quando o reembolso for praticamente certo. A despesa relativa a qualquer provisão é apresentada na demonstração do resultado, líquida de qualquer reembolso.

A Companhia é parte em diversos processos judiciais e administrativos. Provisões são constituídas para todas as contingências referentes a processos judiciais para os quais uma saída de recursos seja provável para liquidar a contingência/obrigação e uma estimativa razoável possa ser feita. A avaliação da probabilidade de perda inclui a avaliação das evidências disponíveis, a hierarquia das leis, as jurisprudências disponíveis, as decisões mais recentes nos tribunais e sua relevância no ordenamento jurídico, bem como a avaliação dos advogados externos. As provisões são revisadas e ajustadas para levar em conta alterações nas circunstâncias tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou exposições adicionais identificadas com base em novos assuntos ou decisões de tribunais.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Se a Companhia identifica um contrato oneroso, contrato em que os custos inevitáveis de satisfazer as obrigações do contrato excedem os benefícios econômicos que se esperam sejam recebidos ao longo do mesmo contrato, a obrigação presente de acordo com o contrato é reconhecida e mensurada como provisão. Porém, antes de ser estabelecida uma provisão separada para um contrato oneroso, a Companhia avalia e reconhece qualquer perda decorrente de desvalorização que tenha ocorrido nos ativos relativos a esse contrato de acordo com o CPC 01 (R1) – Recuperação ao valor recuperável de ativos (IAS 36 – *Impairment*).

Perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros

Anualmente é realizada uma revisão dos indicadores de perda por redução ao valor recuperável de ativos, a fim de avaliar eventos ou mudanças nas condições econômicas, tecnológicas, ou em operações que possam indicar que um ativo não possui recuperabilidade.

Se houver, tais evidências são identificadas através do teste de "*impairment*" anual. Para avaliar um ativo é necessário que se estime o valor recuperável do mesmo. O valor recuperável de um ativo ou unidade geradora de caixa é o maior entre o seu valor justo, deduzindo os custos de venda e seu valor em uso. Quando o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa exceder o seu valor recuperável, é constituída provisão para desvalorização ajustando o valor contábil ("*impairment*").

A perda por "*impairment*" anteriormente reconhecida é revertida apenas se tiver havido uma mudança nas premissas utilizadas para determinar o valor recuperável do ativo, desde que tenha sido reconhecida a última perda por "*impairment*". A reversão é limitada, de modo que o valor contábil do ativo não exceda o seu valor recuperável, como também não exceda o valor contábil determinado anteriormente, líquido de depreciação ou amortização, caso nenhuma perda por "*impairment*" tenha sido reconhecida para o ativo em anos anteriores.
A Companhia opera uma única unidade geradora de caixa.

Na estimativa do valor em uso do ativo, os fluxos de caixa estimados futuros são descontados a valor presente, utilizando uma taxa de desconto antes dos impostos que reflita o custo médio ponderado de capital para a unidade geradora de caixa. O valor justo menos o custo de venda, é determinado sempre que possível, com base em um contrato de venda firme realizado em condições normais de mercado entre as partes conhecidas e interessadas, ajustado por despesas atribuíveis à venda do ativo, ou quando não há compromisso de venda firme, com base no preço de mercado de um mercado ativo, ou o preço da transação mais recente de ativos semelhantes.

O seguinte critério é também aplicado para avaliar perda por redução ao valor recuperável de ativos específicos:

<u>Ágio pago por expectativa de rentabilidade futura</u>

Teste de perda por redução ao valor recuperável de ágio é feito anualmente ou quando as circunstâncias indicarem que o valor contábil pode não ser recuperável.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

A determinação de "*impairment*" do ágio registrado no balanço é realizada através da avaliação do valor recuperável da Companhia.

Quando o valor recuperável da unidade geradora de caixa for menor quando comparado com o saldo contábil, uma perda por ajuste a valor recuperável é reconhecida no período. As perdas por ajustes a valor recuperável não podem ser revertidas em períodos futuros.

Ativos intangíveis

Ativos intangíveis com vida útil indefinida são testados em relação à perda por redução ao valor recuperável anualmente, no nível da unidade geradora de caixa, conforme o caso ou quando as circunstâncias indicarem perda por desvalorização do valor contábil.

Impostos

As despesas de imposto de renda e contribuição social do período compreendem os impostos corrente e diferido, e refletem a melhor avaliação da administração sobre os ativos e passivos tributários mensurados ao valor recuperável esperado ou a pagar as autoridades fiscais. No Brasil o imposto de renda é determinado sobre cada entidade jurídica, ou seja, não de forma consolidada. As provisões para imposto de renda e contribuição social correntes são mensuradas considerando a compensação de prejuízos fiscais, até o limite de 30% do lucro tributável anual. Os rendimentos das subsidiárias estrangeiras estão sujeitos à tributação de acordo com as taxas e as legislações fiscais vigentes. No Brasil, esses rendimentos são tributados de acordo com a Lei 12.973/14.

O imposto de renda e contribuição social diferidos são mensurados através das alíquotas aplicáveis no ano em que os bens serão realizados ou os passivos liquidados, com base nas taxas de imposto aplicáveis.

O imposto de renda e a contribuição social diferidos decorrem de diferenças temporárias entre a base fiscal dos ativos e passivos e os montantes apresentados nas demonstrações financeiras, que resultarão em valores tributáveis ou dedutíveis no futuro.

O saldo contábil do imposto de renda diferido ativo é apresentado líquido se houver um direito legal ou contratual para compensar ativos tributários contra passivos tributários e os impostos diferidos estão relacionados à mesma Companhia tributável e são revisados na data da demonstração financeira e baixados na medida em que não é mais provável que lucros tributáveis estejam disponíveis para permitir que todo ou parte dos impostos diferidos sejam utilizados.

Os impostos diferidos ativos não reconhecidos são reavaliados na data de cada demonstração financeira e são reconhecidos na medida em que é provável que o lucro tributável futuro permita que os ativos diferidos sejam recuperados.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

O imposto de renda e contribuição social diferidos, relativo a itens reconhecidos diretamente no patrimônio líquido, são reconhecidos no patrimônio líquido. A Companhia periodicamente avalia a posição fiscal das situações nas quais a regulamentação fiscal requer interpretação e estabelece provisões quando apropriado.

Ativos Intangíveis

Ativos intangíveis adquiridos separadamente são mensurados ao custo no momento do seu reconhecimento inicial. Após o reconhecimento inicial, os ativos intangíveis são apresentados ao custo, menos amortização acumulada e perdas acumuladas do valor recuperável. O ágio derivado da expectativa de rentabilidade futura (goodwill) gerado internamente não deve ser reconhecido como ativo.

A vida útil dos ativos intangíveis é avaliada como definida ou indefinida.

Ativos intangíveis com vida definida são amortizados ao longo da sua vida útil econômica estimada e avaliados em relação à perda por redução ao valor recuperável sempre que houver indicação de perda do valor econômico do ativo. O período e o método de amortização para o ativo intangível com vida definida são revisados no mínimo ao final de cada exercício social quando houver indicativo de "*impairment*". Mudanças na vida útil estimada ou no consumo esperado dos benefícios econômicos futuros desses ativos são contabilizadas por meio de mudanças no período ou método de amortização, conforme o caso, sendo tratadas como mudanças de estimativas contábeis. A amortização de ativos intangíveis com vida definida é reconhecida na demonstração do resultado na categoria de despesa consistente com a utilização do ativo intangível.

Ativos intangíveis com vida útil indefinida não são amortizados, mas são testados anualmente em relação a perdas por redução ao valor recuperável, individualmente ou no nível da unidade geradora de caixa. A avaliação de vida útil indefinida é revisada anualmente para determinar se essa avaliação continua a ser justificável. Caso contrário, a mudança na vida útil de indefinida para definida é feita de forma prospectiva.

Ganhos e perdas resultantes da baixa de um ativo intangível são mensurados como a diferença entre o valor líquido obtido da venda e o valor contábil do ativo, e reconhecidos na demonstração do resultado.

Na aquisição da TudoAzul (antiga TRIP), a Companhia identificou direitos de operações em aeroportos e classificou como vida útil indefinida. O valor justo sobre os direitos de operação dos aeroportos da Pampulha, Santos Dumont e Fernando de Noronha foram reconhecidos a valor justo na data de aquisição. O valor justo destes direitos foi avaliado com base nos fluxos de caixa futuros descontados estimados. Esses direitos são considerados como tendo vida útil indefinida devido a diversos fatores e considerações, incluindo requisitos de autorizações necessárias para operar no Brasil e limitada disponibilidade de slots nos aeroportos mais importantes em termos de volume de tráfego, reconhecidos quaisquer reduções do valor recuperável do ágio e de outros ativos intangíveis.

10.6 - Itens Relevantes Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras

a. Descrição dos ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem em nosso balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

A Companhia não possui ativos ou passivos que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 30 de junho de 2020, 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 ou em suas notas explicativas.

b Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras.

A Companhia não possui outros itens que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 30 de junho de 2020, 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 ou em suas notas explicativas.

10.7 - Comentários Sobre Itens Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017.

b. Natureza e o propósito da operação

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017.

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 ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017.

10.8 - Plano de Negócios

a. Investimentos, incluindo:

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

Em 30 de junho de 2020 e em 31 de dezembro de 2019, a Companhia possuía pedidos firmes para aquisição de 94 aeronaves, em que os pagamentos futuros seriam realizados conforme tabela abaixo:

	30 de junho de		31 de dezembro de		
	2020	**2019**	**2019**	**2018**	**2017**
Até um ano.....	4.103.614	877.754	2.672.368	243.857	–
Mais de um ano, até cinco anos.....	5.700.341	10.509.814	7.991.923	10.695.827	11.769.181
Mais de cinco anos	4.424.159	3.278.147	1.633.473	3.960.657	3.704.580
	14.228.114	**14.665.715**	**12.297.764**	**14.900.341**	**15.473.761**

Em resposta aos impactos da pandemia de COVID-19 no setor aéreo, a Companhia rapidamente adotou medidas para preservar o seu negócio e com isso, anunciou o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 aeronaves da Airbus previstas entre 2020 e 2023 para a partir de 2024, como parte das medidas adotadas pela Companhia para endereçar os impactos relacionados com pandemia do COVID-19 no Brasil em seus resultados financeiros e posição de liquidez

Conforme informado nos itens 4.1, 7.1, 10.1 e 10.9 deste Formulário de Referência, os efeitos decorrentes da pandemia do COVID-19 impactaram nossas operações principalmente a partir da segunda quinzena de março de 2020. Entretanto, na data deste Formulário de Referência, exceto conforme disposto acima, nossa administração não vislumbra quaisquer alterações em nosso plano de expansão em decorrência dos impactos da pandemia do COVID-19.

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 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 30 de junho de 2020 e em 31 de dezembro de 2019 tínhamos R$15.583,6 milhões e R$13.167,1 milhões, respectivamente, em dívidas de aeronave.

10.8 - Plano de Negócios

Não obstante essas fontes de financiamento terem sido suficientes no passado, os impactos do COVID 19 em nossas operações podem justificar, no futuro e caso os Diretores da nossa Companhia julguem pertinente, a utilização de outras fontes de financiamento como o mercado de capitais ou contratar financiamentos com instituições financeiras com as quais temos relacionamento para financiar eventuais investimentos.

iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

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

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

Segundo os nossos Diretores, não foram adquiridos quaisquer plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que possam influenciar materialmente a capacidade produtiva.

c. Novos produtos e serviços, indicando:

i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas;

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

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

Não aplicável.

iii. Projetos em desenvolvimento já divulgados; e,

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

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

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

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante

Impacto do COVID-19

Conforme descrito no item 4.1 –"Descrição dos Fatores de Risco deste Formulário de Referência – O surto de doenças transmissíveis no Brasil e/ou no mundo, a exemplo da pandemia declarada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em razão da disseminação do novo Coronavírus (COVID-19), provocou e pode continuar provocando um efeito adverso nas operações da Companhia. A extensão da pandemia do COVID-19, a percepção de seus efeitos, ou a forma pela qual tal pandemia impactará os negócios da Companhia (quer do ponto de vista micro, quer do ponto de vista macroeconômico) depende de desenvolvimentos futuros, que são altamente incertos e imprevisíveis, podendo resultar em um efeito adverso relevante nos negócios, condição financeira, resultados das operações e fluxos de caixa da Companhia e, finalmente, na capacidade de continuar operando os negócios da Companhia.", as operações da Companhia, bem como as operações das sociedades direta ou indiretamente controladas pela Companhia sofreram um impacto relevante em razão das medidas de restrição à circulação de pessoas adotadas como consequência da pandemia do COVID-19. Além disso, a Companhia acredita que a pandemia provocada pelo novo Coronavírus continuará a afetar negativamente seus negócios, condição financeira, resultados operacionais, liquidez e fluxos de caixa. A Companhia acredita ainda que a extensão dos impactos da pandemia dependerá de desenvolvimentos futuros, que são ainda incertos e imprevisíveis, como a eventual ocorrência de novas ondas de contágio ou o possível desenvolvimento de novas descobertas médicas que possam auxiliar no combate ao COVID-19.

As consequências adversas da atual pandemia ocorreram (e continuam ocorrendo) após a emissão das demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, permanecendo, ainda, após a publicação das informações financeiras trimestrais da Companhia referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 e, em razão de serem eventos recentes, até a data deste Formulário de Referência, as informações disponíveis para que a Companhia pudesse realizar uma avaliação a respeito do impacto da pandemia do COVID-19 em seus negócios, foram apresentadas neste item 10.9 e nos itens 4.1, 7.1, 10.1 e 10.8 deste Formulário de Referência.

Na data deste Formulário de Referência, não é possível assegurar se, futuramente, tal avaliação será prejudicada ou a extensão de tais impactos, tampouco é possível assegurar que não haverá incertezas materiais na capacidade da Companhia continuar operando seus negócios.

Os impactos decorrentes da pandemia do COVID-19 são contínuos e, portanto, a Companhia avaliará a evolução dos efeitos da atual pandemia em suas receitas, ativos, resultados, negócios e perspectivas, incluindo qualquer possível alteração na sua capacidade de continuar operando seus negócios. As análises da Companhia serão realizadas em linha com o Ofício Circular CVM/SNC/SEP nº 02/2020, emitido pela CVM em 10 de março de 2020, que orienta os administradores e auditores independentes de companhias abertas a considerarem cuidadosamente os impactos da pandemia do COVID-19 em seus negócios e reportarem nas demonstrações financeiras os principais riscos e incertezas advindos dessa análise, em consonância com as normas contábeis aplicáveis.

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante

A declaração da pandemia do COVID-19 pela Organização Mundial de Saúde (OMS) desencadeou severas medidas restritivas por parte de autoridades governamentais no mundo todo, a fim de tentar controlar o surto, resultando em medidas restritivas relacionadas ao fluxo de pessoas, incluindo quarentena e lockdown, restrições às viagens e transportes públicos, fechamento prolongado de locais de trabalho, fechamento do comércio e redução de consumo de uma maneira geral pela população.

Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios da Companhia, a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez, incluindo, mas não se limitando, a redução de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade e a renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves. A Companhia acredita que essas medidas e sua posição financeira atual são adequadas para permitir o cumprimento de suas obrigações de longo e curto prazos e, embora não tenha, atualmente, motivos para acreditar que não será capaz de continuar operando seus negócios, a sua administração entende que a pandemia do COVID-19 poderá trazer efeitos adversos relevantes no curto prazo e efeitos que a Companhia não consegue prever no médio e longo prazos.

A Azul tem implementado um Plano de Retomada para enfrentar a crise e preparar a companhia para o futuro, conforme descrito no item 7.1 deste Formulário de Referência. Este plano envolve todas as suas partes interessadas, incluindo tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e governo brasileiro.

Veja a seguir um resumo das principais medidas que foram implementadas como parte do Plano de Retomada.

Segurança de tripulantes e clientes

A Azul foi a primeira companhia aérea do Brasil a introduzir verificação diária de temperatura para todos os tripulantes, e a exigir utilização obrigatória de máscara por tripulantes e clientes a bordo de nossas aeronaves. Álcool em gel e lenços desinfetantes para as mãos estão disponíveis para cada cliente, e nós aprimoramos ainda mais a limpeza das aeronaves entre cada voo e durante a noite. Além disso, os jatos da Azul são equipados com filtros HEPA de última geração, que removem pelo menos 99,9% de todas as partículas transportadas pelo ar, incluindo o novo coronavirus.

Durante o segundo trimestre, a Azul implementou um método de embarque inovador chamado “Tapete Azul”, onde projetores e telas ao redor da área de embarque criam uma imagem de tapete em movimento no chão, guiando o cliente para embarcar quando seu assento é chamado. Em média, essa inovação reduz o tempo de embarque em aproximadamente dois minutos, em comparação com o tempo de voos que não usam esse processo de embarque. Até o final do ano, esperamos ter esse sistema adotado em 70% dos nossos voos.

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante

Salários

A Companhia reduziu as despesas com salários em 48,3% no segundo trimestre do ano em relação aos níveis pré-COVID como resultado da implementação de programas voluntários e negociações com sindicatos. Além disso, durante o 2T20, a Azul aplicou cortes salariais entre 50% e 100% para executivos e diretores, e redução de 25% nos salários para gerentes.

Arrendadores e fabricantes de aeronaves

A Azul negociou um novo perfil de pagamento com seus arrendadores de aeronaves, resultando em uma economia de capital de giro de R$3,2 bilhões desde o início da crise até o final de 2021. Conforme esses acordos, o cronograma de pagamento será baseado em uma estimativa conservadora de retomada da demanda. Como resultado, a Companhia estima pagar R$566 milhões em aluguel de aeronaves entre abril e dezembro de 2020, uma redução de 77% comparado com os contratos originais. Os aluguéis mensais menores serão compensados por valores ligeiramente superiores a partir de 2023, ou pela extensão de certos contratos a taxas de mercado.

Adicionalmente, como resultado das negociações bem-sucedidas com seus parceiros, o passivo de arrendamento da empresa deverá diminuir R$3,4 bilhões entre o final de março e dezembro, totalizando R$12,5 bilhões no final do ano, um reflexo do valor presente dos contratos renegociados de acordo com o IFRS 16.

A Azul também fechou um acordo com a Embraer e Airbus para adiar a entrega de 82 aeronaves entre 2020 e 2023 para 2024 e anos posteriores.

Bancos e outros

A Companhia está focada em fortalecer sua liquidez. Para isso, tem negociado com bancos e fornecedores a postergação e alongamento dos prazos de pagamento. Além disso, a Companhia está confiante que será capaz de rolar os pagamentos próximo ao vencimento, e não espera qualquer amortização relevante de dívida em 2020.

O governo brasileiro tem apoiado o setor por meio da Medida Provisória n° 925, posteriormente convertida na Lei n° 14.034/20, que determina as seguintes regras, dentre outras:

(i) caso um voo seja cancelado pela companhia aérea no período compreendido entre 19 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020, as companhias aéreas poderão (a) fazer o reembolso aos passageiros dentro de 12 meses contados da data na qual o voo foi cancelado, considerando que o valor devido deverá estar sujeito a ajustes monetários; ou (b) oferecer um crédito em valor igual ou superior pago a ser utilizado pelos passageiros em até 19 meses contados da emissão do referido crédito;

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante

(ii) passageiros que voluntariamente cancelarem suas passagens para voos marcados entre 19 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020 terão o direito a (a) solicitar um reembolso, sujeito à aplicação das multas contratuais aplicáveis, a ser pago pela companhia aérea em até 12 meses contados do cancelamento; ou (b) receber um crédito em valor igual ou superior a ser utilizado em até 18 meses contados da emissão do referido crédito, sem a aplicação de quaisquer multas e penaldiades contratuais; e

(iii) operadores de aeroportos podem adiar os pagamentos referentes às taxas de concessão devidas ao Governo Federal até 18 de dezembro de 2020.

Adicionalmente, a Força Aérea Brasileira, responsável pelo controlel do tráfego aéreo no Brasil, promulgou a Portaria n° 884/GC3, postergando até dezembro de 2020 o pagamento de tarifas de navegação originalmente devidas entre os meses de março e novembro de 2020.

Projeção de queima de caixa

Para o segundo semestre de 2020, a Companhia espera uma média de queima de caixa diário de aproximadamente R$3 milhões, sem amortização de dívida programada, como resultado das negociações em andamento com seus parceiros financeiros. Esta estimativa de consumo de caixa considera entradas de caixa proveniente das vendas, todas as negociações de despesas operacionais, e inclui pagamentos de arrendamento e de juros.

11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas

As informações apresentadas nesse item refletem as expectativas da Administração em relação ao futuro da Companhia, sujeitas a riscos e incertezas, sendo dados estimativos e indicativos que não constituem promessa de desempenho, podendo sofrer alterações caso seja identificada a necessidade. Essas expectativas dependem das condições do mercado e do cenário econômico brasileiro e dos países em que a Companhia opera e dos setores em que atua, bem como estão sujeitas a alterações devido à incerteza sobre o impacto da propagação da pandemia do COVID-19, às flutuações nos preços do petróleo, na taxa de câmbio e nas condições macroeconômicas gerais. Qualquer alteração na percepção ou nos fatores abaixo descritos pode fazer com que os resultados concretos sejam diferentes das projeções apresentadas.

a. objeto da projeção

Apesar de os desafios da pandemia continuarem, nós permanecemos confiantes na retomada. Com base nas melhores informações disponíveis, compartilhamos as nossas projeções conforme segue:

i. A Azul espera dobrar a receita da Azul Cargo no ano de 2021 comparado com 2019, totalizando aproximadamente R$1,0 bilhão em receitas.

ii. A Azul espera encerrar 2021 com liquidez imediata, incluindo caixa e equivalentes de caixa, investimentos de curto prazo e recebíveis de pelo menos R$3,0 bilhões.

iii. Estimamos apurar EBITDA em 2022 acima do EBITDA apurado em 2019 (R$3,6 bilhões).

b. período projetado e o prazo de validade da projeção

Receita da Azul Cargo

A projeção apresentada para a receita do negócio de logística refere-se ao ano calendário de 2021.

Liquidez imediata

A projeção apresentada para a liquidez imediata refere-se a dezembro de 2021.

EBITDA

A projeção apresentada para o EBITDA refere-se ao ano de 2022.

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

A Azul Cargo vem crescendo rapidamente, alavancando nossas vantagens competitivas como a maior malha aérea do Brasil, a frota mais flexível e a melhor pontualidade. A Azul oferece uma ampla e única gama de serviços logísticos, com prazos de entrega reduzidos a preços competitivos. Assim, esperamos dobrar nossa receita de cargas em 2021 comparado com 2019, principalmente devido ao crescimento do comércio eletrônico no Brasil.

A receita da Azul Cargo depende exclusivamente da demanda por comercio eletrônico, sendo assim, não é influenciada pela administração da Companhia.

A Azul foi a única companhia aérea nas Américas a aumentar seu caixa em 2020 antes de levantar capital, graças à sua eficiente gestão de custos e diferimentos de pagamento negociados com arrendadores, fornecedores e bancos. Também provamos nosso acesso ao mercado de capitais a taxas competitivas mesmo em tempos de volatilidade. Estamos confiantes de que, à medida que a demanda se recupere, geraremos mais caixa e usaremos nossa forte liquidez para desalavancar através de pagamentos aos nossos *stakeholders* e investimentos no futuro. Essas premissas devem nos permitir encerrar o ano com pelo menos R$3,0 bilhões de liquidez imediata, mantendo nossa liderança para aproveitar a recuperação da demanda.

Nossa liquidez depende de fatores externos como a geração de caixa proveniente das operações da Companhia, nos baseamos nas estimativas de receita e margem para os próximos trimestres para nossas projeções, porém, esta estimativa não é influenciada pela administração da Companhia.

Em 2020, o Brasil teve uma das recuperações de demanda mais aceleradas do mundo. Embora o país tenha sido impactado por uma segunda onda da pandemia, a vacinação está acelerando e acreditamos que isso terá o mesmo efeito positivo que vemos em outros países à frente em seus esforços de vacinação. Acreditamos que com isso iniciaremos 2022 com nossa operação totalmente recuperada. Combinado com o crescimento da receita da Azul Cargo, nossas iniciativas de redução de custos e um ambiente competitivo racional, esperamos gerar EBITDA de aproximadamente R$4 bilhões em 2022 em comparação com R$3,6 bilhões em 2019.

11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas

d. valores dos indicadores que são objeto da previsão

Resultados Estimados	
Receita de cargas – 2021	~R$1 bilhão
Liquidez imediata – 4T21	>R$3 bilhões
EBITDA – 2022	~R$4 bilhões

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

Começamos a divulgar nossas projeções a partir do exercício social de 2017 para frota, capacidade em termos de ASK, decolagens, custos e despesas operacionais e margem operacional para o exercício em questão.

Para o segundo semestre de 2020, a Companhia compartilhou suas projeções no que se refere à capacidade em termos de ASK, pagamento de arrendamento operacional e queima de caixa diário, as quais foram divulgadas em Fato Relevante no dia 31 de agosto de 2020. Tais projeções têm sido atualizadas tempestivamente no Formulário de Referência nos casos de eventuais alterações em qualquer uma de suas premissas.

Ressalta-se que as projeções para frota, decolagens, custos e despesas operacionais e margem operacional para o exercício em questão, anteriormente divulgadas com relação a 2019, 2018 e 2017, foram substituídas, conforme Fato Relevante divulgado em 31 de agosto de 2020.

b. quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções

	Projeção (2019)	Realizado (2019)	Explicação
Crescimento de ASKs	~20%	22,2%	2,2 pontos percentuais acima da projeção anunciada. Esse aumento é proveniente de um crescimento de 24,5% na capacidade doméstica, 1,5 ponto percentual acima do projetado, e 15,1% na capacidade internacional, um crescimento de 3,1 pontos percentuais maior do que o esperado, tais variações se devem ao cronograma de recebimento das aeronaves.
CASK nominal	~ -0,5%	0,8%	O CASK excluindo o efeito dos eventos não-recorrente aumentou 0,8% no período findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o período findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente devido à reoneração da folha a partir de 2019.
Margem operacional excluindo não recorrente	~18%	17,8%	Em linha com as projeções estimada

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

	Projeção (2018)	Realizado (2018)	Explicação
Crescimento de ASKs	16% a 18%	16,0%	Em linha com a projeção anunciada. Esse aumento é proveniente de um crescimento de 8% na capacidade doméstica, conforme projetado, e 49,7% na capacidade internacional, esta última apresentou um crescimento 0,3 p.p. menor do que o esperado, devido à postergação da entrega de uma aeronave A330 para o ano de 2019.
Decolagens	2% a 3%	0,9%	1,1% menor que o intervalo estimado, devido ao impacto da greve dos caminhoneiros em maio desse ano, e à postergação da entrega de uma aeronave A330 para o ano de 2019.
CASK ex-combustível	-1% a -3%	-2,4%	Em linha
Margem operacional excluindo não recorrente	9% a 11%	8,8%	0,2% abaixo do esperado principalmente devido à desvalorização do real e do aumento no preço do combustível incorridos no período.

	Projeção (2019)	Realizado (2019)	Explicação
Crescimento de ASKs	11% a 13%	10,6%	0,4 pontos percentuais abaixo do projetado, e uma redução de 0,6% no número de decolagens, tais resultados estão relacionados com a venda de um maior número de aeronaves no ano do que originalmente projetado.
Decolagens	1% a 2%	0,6%	no número de decolagens, tais resultados estão relacionados com a venda de um maior número de aeronaves no ano do que originalmente projetado.
CASK ex-combustível	-3,5% a -5,5%	-3,7%	Em linha
Margem operacional excluindo não recorrente	9% a 11%	11,1%	Em linha

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

c. quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

Com a retomada da economia devido ao impacto da pandemia de COVID-19, a Companhia continua a reconstruir lentamente sua malha, acompanhando a recuperação da demanda. A Companhia está confiante neste progresso apresentado até agora, e espera que esse crescimento sequencial da demanda continue, em linha com a retomada da economia. Dessa forma, as projeções estimadas para o segundo semestre de 2020 são válidas e não foram abandonadas ou substituídas.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

A Administração da Companhia é exercida por um Conselho de Administração e uma Diretoria. Ainda, sem atribuições administrativas, mas em caráter auxiliar aos administradores e Acionistas da Companhia, um Comitê de Auditoria Estatutário, um Comitê de Remuneração e um Comitê de Governança, são instalados em caráter permanente. A Companhia conta também com um Conselho Fiscal de caráter não permanente.

atribuições do conselho de administração e dos órgãos e comitês permanentes que se reportam ao conselho de administração:

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por, no mínimo, 5 (cinco) e, no máximo, 14 (quatorze) membros, acionistas da Companhia ou não, residentes no Brasil ou não, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral para mandatos de 2 (dois) anos, permitida a reeleição. A Assembleia Geral deverá indicar dentre os membros do Conselho de Administração, 1 (um) Presidente do Conselho de Administração e 1 (um) Vice-Presidente do Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) ou 20% (vinte por cento) dos membros do Conselho de Administração, o que for maior, deverão ser Conselheiros Independentes, conforme a definição do Regulamento do Nível 2, e expressamente declarados como tais na ata da Assembleia Geral que os eleger, sendo também considerado(s) como independente(s) o(s) conselheiro(s) eleito(s) mediante faculdade prevista pelo artigo 141, parágrafos 4º e 5º, da Lei das Sociedades por Ações e nos termos do Parágrafo Primeiro do Artigo 16 do Estatuto Social.

Caso o Conselho de Administração seja composto por 5 (cinco) membros e vagando, por qualquer motivo, um cargo de membro efetivo do Conselho de Administração, os membros remanescentes deverão eleger membro substituto, que exercerá interinamente o mandato até a data da próxima Assembleia Geral a ser realizada, a qual elegerá novo membro, que excederá o mandato pelo período remanescente até o término do mandato unificado. Nosso Conselho de Administração não possui regimento interno próprio.

As deliberações do conselho de administração são consideradas válidas pelo voto da maioria dos presentes. Nos termos de nosso estatuto social, o conselho de administração deve reunir-se ordinariamente, a cada trimestre, ou sempre que necessário para as atividades sociais.

Além das atribuições que lhe confere a Lei das Sociedades por Ações, as seguintes matérias deverão ser aprovadas pelo Conselho de Administração da Companhia:

I – aprovar o orçamento anual e plurianual, plano de negócios, planos estratégicos e projetos de expansão;

II – aprovar a aquisição, venda, transferência ou oneração de bens do ativo permanente da Companhia e a concessão de garantias em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia, observado o disposto no Artigo 32 do Estatuto Social;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

III – deliberar sobre emissão de ações ou de quaisquer valores mobiliários pela Companhia, definição do respectivo preço de emissão e da quantidade de ações ou outros valores mobiliários quando a competência para tal deliberação puder ser tomada pelo Conselho de Administração nos termos da lei;

IV – autorizar a Companhia a oferecer garantias a obrigações de terceiros em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, exceto quando se tratar de garantias do tipo incorrido por companhias no setor de atuação da Companhia no curso regular de seus negócios;

V – convocar a Assembleia Geral da Companhia;

VI – outorgar opção de compra de ações e ações restritas a administradores e empregados da Companhia ou de suas sociedades controladas, sem direito de preferência aos acionistas, nos termos dos programas aprovados em Assembleia Geral;

VII – autorizar a emissão de ações da Companhia, nos limites autorizados no Artigo 6º do Estatuto Social, fixando as condições de emissão, inclusive preço e prazo de integralização, podendo, ainda, excluir (ou reduzir prazo para) o direito de preferência nas emissões de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa ou por subscrição pública ou em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei;

VIII – escolher e substituir os auditores independentes, sendo que a empresa de auditoria externa elaborará informações para o Conselho de Administração, mediante solicitação do Conselho de Administração e no limite da sua competência, podendo o Conselho de Administração pedir esclarecimentos sempre que entender necessário;

IX – fixar a orientação geral dos negócios da Companhia, incluindo a determinação das metas e estratégias de negócios a serem atingidas pela Companhia, zelando por sua boa execução;

X – eleger e destituir os diretores da Companhia e fixar-lhes as funções, inclusive designando o Diretor de Relações com Investidores;

XI – fiscalizar a gestão dos Diretores, examinar a qualquer tempo os livros e papéis da Companhia, solicitar informações sobre contratos celebrados ou em via de celebração e quaisquer outros atos;

XII – manifestar-se sobre o relatório da Administração e as contas da Diretoria e deliberar sobre sua submissão à Assembleia Geral;

XIII – apreciar os resultados trimestrais das operações da Companhia;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

XIV – manifestar-se previamente sobre qualquer proposta a ser submetida à deliberação da Assembleia Geral;

XVI – aprovar a negociação, cessão, transferência ou alienação de quaisquer bens intangíveis;

XVI – aprovar a constituição de ônus de qualquer natureza, real ou pessoal, sobre ativos fixos da Companhia, em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, exceto no caso de penhora judicial, arresto ou sequestro judicial;

XVII – aprovar a Política de Transações com Partes Relacionadas e a realização de transações de acordo com as disposições da referida política, observado o disposto no Artigo 32 do Estatuto Social, sendo certo que a incorporação, incorporação de ações, fusão e cisão seguida de incorporação, quando realizadas entre partes relacionadas, serão reguladas de acordo com o Código de Autorregulação de Aquisições e Fusões editado pelo Comitê de Aquisições e Fusões – CAF ("Código CAF");

XVIII – aprovar a contratação de obrigações financeiras não contempladas no plano anual ou no orçamento da Companhia ou de suas controladas e cujo valor seja superior a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, observado o disposto no Artigo 32 do Estatuto Social;

XIX – deliberar sobre a emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, bem como sobre a emissão de *commercial papers* e bônus de subscrição;

XX – definir lista tríplice de empresas especializadas em avaliação econômica de empresas para a elaboração de laudo de avaliação das ações da Companhia, nos casos de oferta pública de aquisição de ações para cancelamento de registro de companhia aberta ou para saída do Nível 2, atendendo os preceitos do Código CAF;

XXI – autorizar a Diretoria da Companhia a requerer falência, recuperação judicial ou extrajudicial pela Companhia após autorização da Assembleia Geral;

XXII – deliberar sobre qualquer reestruturação financeira envolvendo direta ou indiretamente a Companhia ou suas Controladas;

XXIII – aprovar o Código de Ética e Conduta da Companhia;

XXIV – deliberar sobre qualquer matéria que lhe seja submetida pela Diretoria;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

XXV – manifestar-se favorável ou contrariamente a respeito de qualquer oferta pública de aquisição de ações que tenha por objeto as ações de emissão da Companhia, por meio de parecer prévio fundamentado, divulgado em até 15 (quinze) dias da publicação do edital da oferta pública de aquisição de ações, que deverá abordar, no mínimo (i) o preço da oferta pública de aquisição; (ii) a conveniência e oportunidade da oferta pública de aquisição de ações quanto ao interesse do conjunto dos acionistas e em relação à liquidez dos valores mobiliários de sua titularidade; (iii) as repercussões da oferta pública de aquisição de ações sobre os interesses da Companhia; (iv) os planos estratégicos divulgados pelo ofertante em relação à Companhia; (v) a descrição das alterações relevantes na situação financeira da Companhia, ocorridas desde a data das últimas demonstrações financeiras ou informações trimestrais divulgadas ao mercado; (vi) demais aspectos relevantes para a decisão do acionista; e (vii) outros pontos que o Conselho de Administração considerar pertinentes, bem como as informações exigidas pelas regras aplicáveis estabelecidas pela CVM; e

XXVI – deliberar sobre a recompra e/ou negociação pela Companhia de ações de emissão da própria Companhia ou derivativos nelas referenciados, exceto pelo disposto no Artigo 11, item (l), do Estatuto Social.

Além disso, o Conselho de Administração será responsável por aprovar a saída da Companhia do Nível 2 de Governança Corporativa e do CAF.

Nosso Estatuto prevê a impossibilidade de eleição ao cargo de membro do Conselho de Administração de pessoa que apresente ou represente interesse conflitante com a Companhia, bem como restringe o direito de voto de qualquer conselheiro que configure, supervenientemente à eleição, conflito de interesses com a Companhia, exceto se autorizado por nossa Assembleia Geral. Nestes casos, o membro conflitado não poderá ter acesso a informações ou participar de reuniões de Conselho de Administração relacionadas à hipótese de conflito.

Diretoria

A Diretoria é composta por, no mínimo, 2 (dois) e, no máximo, 7 (sete) membros, acionistas ou não, todos residentes no Brasil, eleitos pelo Conselho de Administração, sendo necessariamente 1 (um) Diretor Presidente, 1 (um) Diretor Vice-Presidente Financeiro, 1 (um) Diretor de Relações com Investidores e até 4 (quatro) Diretores, com ou sem designação específica, sendo permitida a cumulação de cargos. Os Diretores serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição.

Compete à Diretoria a representação da Companhia, a administração dos negócios sociais em geral e a prática, para tanto, de todos os atos necessários ou convenientes, ressalvados aqueles para os quais seja por lei ou pelo nosso Estatuto Social tenha sido atribuída competência à Assembleia Geral ou ao Conselho de Administração. No exercício de suas funções, os Diretores poderão realizar todas as operações e praticar todos os atos necessários à consecução dos objetivos de seu cargo, observadas as disposições do nosso Estatuto Social quanto à forma de representação, à alçada para a prática de determinados atos, e a orientação geral dos negócios estabelecida pelo Conselho de Administração, incluindo deliberar sobre e aprovar a aplicação de

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

recursos, transigir, renunciar, ceder direitos, confessar dívidas, fazer acordos, firmar compromissos, contrair obrigações, celebrar contratos, adquirir, alienar e onerar bens móveis e imóveis, prestar caução, avais e fianças, emitir, endossar, caucionar, descontar, sacar e avalizar títulos em geral, abrir, movimentar e encerrar contas em estabelecimentos de crédito, que também poderão ser realizados por procurador devidamente constituído, observadas as restrições legais e aquelas estabelecidas em nosso Estatuto Social.

Os Diretores podem ser destituídos a qualquer tempo pelo Conselho de Administração, sendo que, havendo a destituição, o Conselho de Administração, no prazo de 10 dias contados da vacância, deverá eleger o substituto pelo restante do prazo do mandato. No mesmo sentindo, ocorrendo impedimento ou ausência temporária de qualquer membro da Diretoria superior a 60 (sessenta) dias, deverá o Conselho de Administração reunir-se imediatamente para completar o mandato deixado vago. Caberá ao Diretor Presidente exercer as funções do respectivo membro da Diretoria até o retorno ou a posse do substituto.

A Diretoria de Relação com Investidores pode ser exercida por um Diretor de Relações com Investidores ou, cumulativamente, por qualquer outro membro da Diretoria.

Além disso, compete à Diretoria:

(i) cumprir e fazer cumprir nosso Estatuto Social e as deliberações do Conselho de Administração e da Assembleia Geral;

(ii) representar a Companhia, ativa e passivamente, em conformidade com as atribuições e poderes estabelecidos em nosso Estatuto Social e pela Assembleia Geral;

(iii) deliberar sobre a abertura, o encerramento e a alteração de endereços de filiais, sucursais, agências, escritórios ou representações da Companhia em qualquer parte do País ou do exterior;

(iv) submeter, anualmente, à apreciação do Conselho de Administração, o Relatório da Administração e as contas da Diretoria, acompanhados do relatório dos auditores independentes, bem como a proposta de destinação dos lucros apurados no exercício anterior;

(v) elaborar e propor, ao Conselho de Administração, os planos de negócios, operacionais e de investimento da Companhia, bem como o orçamento anual;

(vi) elaborar o plano de organização da Companhia e emitir as normas correspondentes;

(vii) elaborar e propor ao Conselho de Administração, com apoio do Comitê de Governança, o Código de Ética e Conduta da Companhia;

(viii) decidir sobre qualquer assunto que não seja de competência privativa da Assembleia Geral ou do Conselho de Administração, bem como sobre divergências entre seus membros; e

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

(ix) apresentar, trimestralmente, ao Conselho de Administração, o balancete econômico-financeiro e patrimonial detalhado da Companhia e suas controladas.

Observadas as disposições contidas em nosso Estatuto Social, a representação da Companhia em qualquer ato que crie responsabilidade para a Companhia ou libere terceiros de obrigações perante a Companhia, incluindo nossa representação em juízo, ativa ou passivamente, compete a: (i) o Diretor Presidente isoladamente; (ii) quaisquer 2 Diretores em conjunto, ou (iii) 1 procurador com poderes especiais, isoladamente, desde que tenha sido nomeado pelo Diretor Presidente.

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal é um órgão societário com caráter não permanente, sendo composto por 3 (três) membros e seus respectivos suplentes, acionistas ou não, eleitos pela Assembleia Geral que deliberar sua instalação.
Quando instalado, o Conselho Fiscal reunir-se-á, nos termos da lei, sempre que necessário e analisará, ao menos trimestralmente, as nossas demonstrações financeiras.

Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê de Auditoria Estatutário, órgão de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, instalado de acordo com a Instrução CVM n.º 308, de 14 de maio de 1999 e suas subsequentes alterações, é composto por, no mínimo, 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração, sendo sua maioria de membros independentes, nos termos da legislação em vigor. Dos membros independentes do Comitê de Auditoria Estatutário, (i) ao menos 2 (dois) deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição de conselheiro independente constante do Regulamento do Nível 2, sendo um deles designado como coordenador de tal comitê; e (ii) ao menos 1 (um) dos membros do Comitê de Auditoria Estatutário possuir reconhecida experiência em assuntos de contabilidade societária. Os membros do Comitê de Auditoria Estatutário serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição, com um limite de 10 (dez) anos consecutivos no cargo.

Nos casos de vacância de cargo de membro do Comitê de Auditoria Estatutário, compete ao Conselho de Administração eleger a pessoa que deverá completar o mandato do membro substituído.

Tendo exercido por qualquer período, os membros do Conselho de Auditoria Estatutário somente poderão integrar tal órgão novamente após decorridos 3 (três) anos do final do mandato.

Atualmente, a totalidade dos membros do nosso Comitê de Auditoria Estatuário atende aos critérios de independência da *Securities and Exchange Comission* (SEC) e da *New York Stock Exchange (*NYSE) aplicáveis.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

Compete ao Comitê de Auditoria Estatutário, entre outras matérias:

(a) opinar sobre a contratação e destituição do auditor independente para a elaboração de auditoria externa independente ou para qualquer outro serviço;

(b) supervisionar as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (iii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia;

(c) supervisionar as áreas de controles internos e auditoria interna da Companhia;

(d) supervisionar as atividades da área de elaboração das demonstrações financeiras da Companhia;
(e) monitorar a qualidade e integridade dos mecanismos de controles internos da Companhia;

(f) monitorar a qualidade e integridade das informações trimestrais, demonstrações intermediárias e demonstrações financeiras da Companhia;

(g) monitorar a qualidade e integridade das informações e medições divulgadas com base em dados contábeis ajustados e em dados não contábeis que acrescentem elementos não previstos na estrutura dos relatórios usuais das demonstrações financeiras da Companhia;

(h) avaliar e monitorar as exposições de risco da Companhia, podendo inclusive requerer informações detalhadas de políticas e procedimentos relacionados com: (i) a remuneração da administração; (ii) a utilização de ativos da Companhia; e (iii) as despesas incorridas em nome da Companhia;

(i) avaliar e monitorar, juntamente com a administração e a área de auditoria interna, a adequação das transações com partes relacionadas realizadas pela companhia e suas respectivas evidenciações; e

(j) elaborar relatório anual resumido, a ser apresentado juntamente com as demonstrações financeiras, contendo a descrição de: (i) suas atividades, os resultados e conclusões alcançados e as recomendações feitas; e (ii) quaisquer situações nas quais exista divergência significativa entre a administração da Companhia, os auditores independentes e o Comitê de Auditoria em relação às demonstrações financeiras da Companhia.

O Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, supervisiona as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (ii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia. A Companhia não possui política de contratação de serviços de extra-auditoria com o auditor independente.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

O regimento interno do Comitê de Auditoria Estatutário, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

Comitê de Remuneração

O Comitê de Remuneração é órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, composto por 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) dos membros do Comitê de Remuneração deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição do Regulamento do Nível 2, sendo atribuída a um deles a função de coordenador.

O Comitê de Remuneração tem como atribuições organizar, administrar e interpretar planos de incentivos lastreados em ações e resolver situações não previstas nos referidos planos, ou conflitos relacionados a eles.

O regimento interno do Comitê de Remuneração, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

Comitê de Governança

O Comitê de Governança é órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, composto por 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) dos membros do Comitê de Governança deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição do Regulamento do Nível 2, sendo atribuída a um deles a função de coordenador.

São as principais competências do Comitê de Governança:

(i) recomendar ao Conselho de Administração um conjunto de diretrizes de governança corporativa aplicáveis à Companhia, supervisionando sua implementação;

(ii) analisar e apoiar a Diretoria na elaboração do Código de Ética e Conduta da Companhia;

(iii) analisar e propor ao Conselho de Administração uma Política de Transações com Partes Relacionadas, considerando no que for aplicável o Código CAF;

(iv) analisar e se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre conselheiros e a Companhia; e

(v) opinar sobre (I) a venda ou transferência de bens do ativo permanente da Companhia em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

(II) a realização de qualquer negócio entre, de um lado, os acionistas ou diretores da Companhia ou partes relacionadas, seus respectivos cônjuges, ascendentes, parentes até o terceiro grau, seus controladores ou pessoas sob controle comum, e, de outro, a Companhia ou suas controladas, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia; e (III) a contratação de obrigações financeiras não contempladas no plano anual ou no orçamento da Companhia ou de suas controladas e cujo valor seja superior ao equivalente em reais a US$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de dólares norte-americanos) convertido pela taxa PTAX de venda da data da transação.

O regimento interno do Comitê de Governança, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

Por fim, a Companhia conta com uma área de Auditoria Interna, que faz a gestão operacional do tema Ética e Compliance, sendo responsável pelas comunicações relacionadas ao tema, análise periódica de documentos, denúncias por meio do Canal Confidencial, entre outras medidas de melhoria contínua, conforme consta do item 5.4 deste Formulário de Referência.

em relação aos membros da diretoria estatutária, suas atribuições e poderes individuais, indicando se a diretoria possui regimento interno próprio, e informando, em caso positivo, órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o regimento, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado.

Os diretores que possuem atribuições específicas no Estatuto Social são o Diretor Presidente, o Diretor de Vice Presidente Financeiro e o Diretor de Relações com Investidores, conforme explicitado abaixo:

Compete ao Diretor Presidente: coordenar as atividades da Diretoria e supervisionar todas as nossas atividades.

Compete ao Diretor Vice Presidente Financeiro: executar as atividades de análise, acompanhamento e avaliação do desempenho financeiro da Companhia, conforme orientação da Assembleia Geral e do Conselho de Administração e da execução do Plano de Negócios; fornecer informações relativas ao desempenho da Companhia periodicamente à Assembleia Geral e ao Conselho de Administração; coordenar os trabalhos de preparação das demonstrações financeiras e o relatório anual da administração da Companhia, bem como a sua apresentação aos auditores externos, Conselho de Administração e Conselho Fiscal, se em funcionamento.

Compete ao Diretor de Relações com Investidores: (i) representar a Companhia, privativamente, perante a CVM, acionistas, investidores, bolsas de valores, Banco Central do Brasil e demais órgãos relacionados às atividades desenvolvidas no mercado de capitais; (ii) planejar, coordenar e orientar o relacionamento e a comunicação entre a Companhia e seus investidores, a CVM e as entidades onde os valores mobiliários da Companhia sejam admitidos à negociação; (iii) propor diretrizes e normas para as relações com os investidores da Companhia; (iv) observar

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

as exigências estabelecidas pela legislação do mercado de capitais em vigor e divulgar ao mercado as informações relevantes sobre a Companhia e seus negócios, na forma requerida em lei; (v) guardar os livros societários e zelar pela regularidade dos assentamentos neles feitos; (vi) supervisionar os serviços realizados pela instituição financeira depositária das ações relativas ao quadro acionário, tais como, sem se limitar, o pagamento de dividendos e bonificações, compra, venda e transferência de ações; (vii) zelar pelo cumprimento e execução das regras de governança corporativa e das disposições estatutárias e legais relacionadas ao mercado de valores mobiliários; e (viii) seja em conjunto ou isoladamente, praticar os atos normais de gestão da Companhia.

Os Diretores sem designação específica terão as atribuições que lhe venham a ser estabelecidas nos termos do nosso Estatuto Social. Nossa Diretoria não possui regimento interno próprio.

data de instalação do conselho fiscal, se este não for permanente, informando se possui regimento interno próprio, e indicando, em caso positivo, data da sua aprovação pelo conselho fiscal e, caso o emissor divulgue o regimento, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

O Conselho Fiscal não é permanente e não está instalado. Adicionalmente, não há regimento interno aprovado para o Conselho Fiscal.

se há mecanismos de avaliação de desempenho do conselho de administração e de cada órgão ou comitê que se reporta ao conselho de administração, informando, em caso positivo:

A Companhia não realiza avaliação formal de desempenho do Conselho de Administração ou dos seus comitês. Já com relação à avaliação do desempenho dos membros da Diretoria estatutária e não estatutária, com o objetivo de contribuir com o desenvolvimento individual e avaliar os comportamentos que a Companhia espera dos seus funcionários, realizamos a avaliação que reflete nossos Princípios e Valores. Esse processo tem o objetivo de verificar em que medida os comportamentos e atitudes dos diretores traduzem os valores e cultura praticados na Companhia. Adicionalmente, a avaliação do desempenho dos membros da Diretoria é baseada na performance e no alcance de resultados que demonstrem o suporte à estratégia da Companhia.

a periodicidade da avaliação e sua abrangência, indicando se a avaliação é feita somente em relação ao órgão ou se inclui também a avaliação individual de seus membros

A avaliação dos membros da Diretoria é realizada anualmente, de maneira individual.

metodologia adotada e os principais critérios utilizados na avaliação

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

Para os membros da Diretoria estatutária e não estatutária, adotamos o modelo de avaliação 360º, cuja rede de avaliadores é composta, conforme aplicável, pelo gestor imediato, liderados, pares, clientes internos, além do próprio avaliado por meio de auto avaliação. Esse processo é coordenado pela área de Desenvolvimento Humano e Organizacional da Diretoria de Recursos Humanos, com o apoio do Comitê de Remuneração da Companhia.

como os resultados da avaliação são utilizados pelo emissor para aprimorar o funcionamento deste órgão; e

A finalização destas avaliações acontece com o *feedback* e PDI, Plano de Desenvolvimento Individual, sob a coordenação da área de Desenvolvimento Humano e Organizacional da Diretoria de Recursos Humanos, com o apoio do Comitê de Remuneração da Companhia.

se foram contratados serviços de consultoria ou assessoria externos

Contratamos a consultoria Carvalho & Mello para nos assessorar no processo de avaliação por competências adotado para todos os funcionários da Companhia, inclusive membros da Diretoria.

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

prazos de convocação

A Companhia adota os prazos previstos na Lei das Sociedades por Ações, e demais normas aplicáveis, sendo que a Assembleia Geral, será reunida, ordinariamente, uma vez por ano, nos 4 (quatro) primeiros meses seguintes ao encerramento de cada exercício social, a fim de que sejam discutidos os assuntos previstos em lei e, extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem, observadas, em sua convocação, instalação e deliberação, as prescrições legais.

As Assembleias Gerais serão convocadas, nos termos do artigo 124 da Lei das Sociedades por Ações, e instaladas e presididas pelo Presidente do Conselho de Administração ou, na sua ausência ou impedimento, por qualquer membro do Conselho de Administração ou, ainda, na ausência destes, por qualquer diretor da Companhia presente, escolhido pelos acionistas. Caberá ao Presidente da Assembleia Geral indicar o secretário, o qual pode ser acionista ou não da Companhia.

Competências

Compete à Assembleia Geral, além de outras atribuições que lhe sejam conferidas por lei, observados os quóruns previstos em nosso Estatuto Social e na legislação aplicável:

(a) tomar as contas dos administradores relativas ao último exercício social;

(b) examinar, discutir e votar as demonstrações financeiras, instruídas com parecer do Conselho Fiscal, quando instalado e outros documentos nos termos da regulamentação aplicável;

(c) eleger e destituir os membros do nosso Conselho de Administração;

(d) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (viii) do Estatuto Social, fixar a remuneração global anual dos membros do Conselho de Administração e da Diretoria, assim como a dos membros do Conselho Fiscal, se instalado, desde que, em qualquer caso, a remuneração não seja diversa da contemplada nos planos anuais de negócios ou no orçamento;

(e) deliberar, de acordo com proposta apresentada pela administração, sobre a destinação do lucro líquido do exercício e a distribuição de dividendos;

(f) reformar nosso Estatuto Social, observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono e Décimo do Estatuto Social;

(g) aprovar planos de incentivo lastreados em ações aos seus administradores e empregados bem como de suas sociedades controladas, ou ainda a indivíduos que prestam serviços à Companhia ou às suas sociedades controladas;

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

(h) deliberar sobre (i) o aumento do capital social, que exceda o capital autorizado, ou sua redução; e (ii) a avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia, observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (iii) do Estatuto Social;

(i) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (i) do Estatuto Social, deliberar sobre fusão, cisão, transformação, incorporação, ou incorporação de ações que estejamos envolvidos, bem como transferência de parte substancial de nossos ativos que gere a descontinuidade de nossas atividades;

(j) deliberar sobre emissão de ações ou de quaisquer valores mobiliários, definição do respectivo preço de emissão e da quantidade de ações, observado o disposto no artigo 6º do Estatuto Social, ou outros valores mobiliários, conforme o caso;

(k) deliberar sobre resgate, amortização, desdobramento ou grupamento de ações ou quaisquer valores mobiliários de nossa emissão;

(l) deliberar sobre recompra e/ou negociação pela Companhia de ações de emissão da própria Companhia ou derivativos nelas referenciados, quando caracterizada uma das hipóteses em que a eficácia da deliberação esteja sujeita à prévia aprovação da Assembleia Geral, nos termos das normas editadas pela CVM;

(m) deliberar sobre a nossa recuperação judicial ou extrajudicial ou requerimento de nossa falência;

(n) deliberar sobre nossa dissolução ou liquidação, ou cessação do nosso estado de liquidação, bem como eleger o liquidante e o Conselho Fiscal que deverá atuar no período de liquidação;

(o) distribuição de dividendos acima do dividendo mínimo obrigatório ou o pagamento de juros sobre capital próprio acima do contemplado nos nossos planos anuais de negócios ou no nosso orçamento;

(p) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (iv) do Estatuto Social, escolher a empresa especializada responsável pela preparação de laudo de avaliação das nossas ações, em caso de cancelamento de registro de companhia aberta ou saída do Nível 2, conforme previsto em nosso Estatuto Social, dentre as empresas indicadas pelo Conselho de Administração;

(q) deliberar sobre qualquer matéria que lhe seja submetida pelo Conselho de Administração;

(r) sem prejuízo do disposto no artigo 19, XVII, do Estatuto Social, deliberar sobre a aprovação de contratos entre a Companhia e o acionista controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o acionista controlador tenha interesse; e

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

(s) suspender o exercício de direitos de acionistas, conforme previsto no artigo 120 da Lei das Sociedades por Ações e em nosso Estatuto Social, inclusive no caso do Artigo 1º, Parágrafo 3, e do Artigo 7º do nosso Estatuto Social, não podendo, nessa deliberação, votar o(s) acionista(s) cujos direitos poderão ser objeto de suspensão.

c. endereços (físico ou eletrônico) nos quais os documentos relativos à assembleia geral estarão à disposição dos acionistas para análise

Os documentos relativos à assembleia geral ficam disponíveis em nossa sede, localizada na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Bairro de Tamboré, Barueri, SP, ou nos endereços eletrônicos www.voeazul.com.br/ri; www.cvm.gov.br; www.b3.com.br.

d. identificação e administração de conflitos de interesses

Não adotamos um mecanismo específico para identificar conflitos de interesse nas Assembleias Gerais, aplicando-se as regras constantes na legislação brasileira, caso ocorra qualquer conflito de interesses.

e. solicitação de procurações pela administração para o exercício do direito de voto

Não possuímos regras, políticas ou práticas para solicitação de procurações pela administração para o exercício do direito de voto nas Assembleias Gerais. Conforme previsto na Lei das Sociedades por Ações, o acionista poderá ser representado na Assembleia Geral por procurador constituído há menos de um ano, que seja acionista, administrador, advogado ou instituição financeira, cabendo ao administrador de fundos de investimento representar os condôminos, quando aplicável.

f. formalidades necessárias para aceitação de procurações outorgadas por acionistas, indicando se o emissor exige ou dispensa reconhecimento de firma, notarização, consularização e tradução juramentada e se o emissor admite procurações outorgadas por acionistas por meio eletrônico

Nosso Estatuto Social estabelece que os instrumentos de mandato outorgados por acionistas deverão ser depositados em nossa sede, com antecedência mínima de 48 horas, contadas da realização da respectiva Assembleia. O acionista ou seu representante legal deverá comparecer à Assembleia Geral munido de documentos que comprovem sua identidade ou seus poderes de representação, conforme o caso, portando os seguintes documentos:

(i) pessoa física: documento de identificação com foto. (Exemplos: RG, RNE, CNH ou carteiras de classe profissional oficialmente reconhecidas);

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

(ii) pessoa jurídica: documento de identificação com foto do representante legal do acionista, devidamente acompanhado de cópia autenticada ou original do seu ato constitutivo, bem como da documentação de representação societária identificando o representante legal da pessoa jurídica (ata de eleição de diretoria ou da administração e procuração, conforme o caso);

(iii) acionista constituído sob a forma de Fundo de Investimento: documento de identificação com foto do representante legal do administrador do Fundo de Investimento (ou do gestor do Fundo de Investimento, conforme o caso), acompanhado de cópia autenticada ou original do Regulamento do Fundo e do Estatuto Social ou Contrato Social do seu administrador (ou gestor, conforme o caso), juntamente com a documentação de representação societária identificando o representante legal da pessoa jurídica.

A Companhia exige o reconhecimento de firma das procurações conferidas no território brasileiro e a notarização, bem como a consularização ou o apostilamento, conforme aplicável daquelas concedidas fora do país. A Companhia exige a tradução juramentada e registro de documentos que tenham sido originalmente lavrados em língua estrangeira. Adicionalmente, não admitimos procurações outorgadas por acionistas por meio eletrônico.

g. formalidades necessárias para aceitação do boletim de voto de distância, quando enviados diretamente à companhia, indicando se o emissor exige ou dispensa reconhecimento de firma, notarização e consularização

Nos termos da Instrução CVM 481/09 e alterações subsequentes, a Companhia adotou o sistema de votação à distância por ocasião:

(i) das assembleias gerais ordinárias; e

(ii) das assembleias gerais que: (a) deliberaram sobre a eleição de membros do Conselho Fiscal ou do Conselho de Administração, nas hipóteses previstas na Instrução CVM 481/09; e (b) se realizarem na mesma data das assembleias gerais ordinárias.

A administração da Companhia poderá, ainda, disponibilizar o boletim de voto a distância por ocasião de qualquer assembleia geral extraordinária que entender pertinente.

O boletim de voto à distância será disponibilizado pela Companhia no seu site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri) e no site da CVM (www.cvm.gov.br). Nesse sentido, os acionistas poderão encaminhar suas instruções de voto em relação às matérias da assembleia:

(i) diretamente à Companhia;

(ii) por instruções de preenchimento transmitidas a seus respectivos agentes de custódia que prestem esse serviço, no caso dos acionistas titulares de ações depositadas em depositário central; ou

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

(iii) por instruções de preenchimento transmitidas para o escriturador das ações de emissão da Companhia, no caso de acionistas titulares de ações depositadas no escriturador.

A Companhia alerta que, em qualquer dessas hipóteses, o boletim de voto à distância deverá ser recebido em até, no máximo, 7 (sete) dias antes da data de realização da Assembleia Geral.

O acionista que optar por enviar o boletim de voto à distância diretamente à Companhia deverá encaminhar os seguintes documentos à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, n° 939, Edifício Jatobá, 8° andar, Castelo Branco Office Park, CEP 06460-040, na Cidade de Barueri, Estado de São Paulo:

(i) via física do boletim de voto à distância devidamente preenchido, rubricado e assinado; e
(ii) cópia autenticada dos documentos descritos no item “f” acima, conforme o caso.

Caso assim lhe convier, o acionista também poderá enviar as vias digitalizadas dos documentos referidos acima para o endereço eletrônico invest@voeazul.com.br.

Uma vez recebidos o boletim de voto à distância e os documentos que o tiverem acompanhado, a Companhia comunicará o acionista acerca de seu recebimento e de sua aceitação ou não, nos termos da Instrução CVM nº 481/09 e alterações subsequentes.

O acionista que optar por exercer o seu direito de voto à distância por intermédio de prestadores de serviços deverá transmitir as suas instruções de voto a seus respectivos agentes de custódia que prestem esse serviço, no caso dos acionistas titulares de ações depositadas em depositário central, ou para a instituição financeira contratada pela Companhia para a prestação de serviços de escrituração de valores mobiliários, no caso de ações que não estejam depositadas em depositário central, observadas as regras e prazos por esses determinadas.

Para tanto, os acionistas deverão entrar em contato com os seus agentes de custódia ou com escriturador de nossas ações, conforme o caso, e verificar os procedimentos por eles estabelecidos para emissão das instruções de voto via Boletim de Voto à distância, bem como os documentos e informações que venham a ser por eles exigidos.

A Companhia esclarece que serão desconsideradas instruções de voto conflitantes, assim entendidas aquelas provenientes de um mesmo acionista que em relação a uma mesma deliberação tenha votado em sentidos distintos em instruções de voto entregues por prestadores de serviços diferentes.

h. se a companhia disponibiliza sistema eletrônico de recebimento de boletim de voto a distância ou de participação a distância

A Companhia não dispõe de sistema eletrônico de recebimento de boletim de voto a distância ou de participação a distância.

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

i. instruções para que acionista ou grupo de acionistas inclua propostas de deliberação, chapas ou candidatos a membros do conselho de administração e do conselho fiscal no boletim de voto a distância

A Companhia não adota prática diferenciada para inclusão de propostas de deliberação, chapas ou candidatos a membros do conselho de administração e do conselho fiscal no boletim de voto a distância, aplicando-se o previsto na legislação societária.

Nas assembleias em que o boletim de voto a distância for disponibilizado, desde que observados os percentuais mínimos de participação previstos nos Anexos 21-L-I e 21-L-II à Instrução CVM 481/09, conforme o caso, os acionistas terão a faculdade de solicitar a inclusão no boletim, (i) quando aplicável, candidatos ao conselho de administração e ao conselho fiscal da Companhia; e (ii) propostas de deliberação na assembleia geral ordinária.

As solicitações deverão ser encaminhadas por e-mail para o endereço invest@voeazul.com.br, acompanhadas dos documentos previstos no art. 21-M da Instrução CVM nº 481/09 e alterações subsequentes, conforme prazos previstos no art. 21-L da mesma Instrução.

j. se a companhia disponibiliza fóruns e páginas na rede mundial de computadores destinados a receber e compartilhar comentários dos acionistas sobre as pautas das assembleias.

Não mantemos fóruns e/ou páginas na rede mundial de computadores destinados a receber e compartilhar comentários dos acionistas sobre as pautas das assembleias Gerais.

k. outras informações necessárias à participação a distância e ao exercício do direito de voto a distância

Os acionistas detentores de ações de emissão da Companhia que estejam depositadas em depositária central poderão transmitir as instruções de voto para preenchimento do boletim de voto a distância por meio dos seus respectivos agentes de custódia, caso esses prestem esse tipo de serviço.

12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração

a. número de reuniões realizadas no último exercício social, discriminando entre número de reuniões ordinárias e extraordinárias

No último exercício social, o nosso Conselho de Administração realizou um total de 6 (seis) reuniões, das quais 4 (quatro) foram ordinárias e 2 (duas) foram extraordinárias, conforme tabela abaixo:

Data de realização da RCA	Ordinária/Extraordinária
10/01/2019	Extraordinária
12/03/2019	Ordinária
06/05/2019	Extraordinária
05/08/2019	Ordinária
05/11/2019	Ordinária
12/12/2019	Ordinária

b. se existirem, as disposições do acordo de acionistas que estabeleçam restrição ou vinculação ao exercício do direito de voto de membros do conselho

O Acordo de Acionistas não prevê cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do nosso conselho de administração, exceto pela restrição ao Sr. David Neeleman de votar em qualquer deliberação relacionada à conversão dos Bonds da TAP – Transportes Aéreos Portugueses em Ações da TAP.

c. regras de identificação e administração de conflitos de interesses

Nosso Estatuto Social estabelece em seu artigo 16, parágrafo primeiro, que no mínimo 2 (dois) ou 20% (vinte por cento) dos membros do Conselho de Administração, o que for maior, deverão ser Conselheiros Independentes, conforme a definição do Regulamento do Nível 2.

Não obstante, atualmente, 8 dos 10 membros do nosso Conselho de Administração são conselheiros independentes. Isso permite ao Conselho de Administração melhor prevenir e administrar conflitos de interesses, a fim de que esse órgão possa atuar de forma isenta e imparcial, visando à criação e preservação de valor para a companhia como um todo.

Em linha com o disposto no art. 156 e no art. 147, § 3º da Lei das Sociedades por Ações, o artigo 17, parágrafo 7º do nosso Estatuto Social estabelece que não pode ser eleito para integrar o Conselho de Administração, salvo quando dispensado pela Assembleia Geral, aquele que tiver ou representar interesse conflitante com o nosso. Além disso, caso após a eleição seja configurado conflito de interesse, o respectivo membro do Conselho de Administração não poderá exercer o direito de voto. Nos termos do artigo 17, parágrafo 8º de nosso Estatuto Social, caso seja declarada a hipótese de conflito, o membro conflitado não poderá ter acesso a informações ou participar de reuniões do Conselho de Administração relacionadas a tal hipótese, ficando expressamente vedado o exercício de seu direito de voto.

12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração

Compete ao Comitê de Governança estatutário, composto por 3 (três) membros, dos quais pelo menos 2 (dois) são independentes, em reunião de seus membros, analisar e se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre nós e os conselheiros, emitindo parecer favorável ou não acerca da operação em questão.

O Comitê de Governança estatutário também possui a atribuição de apoiar a Diretoria na elaboração do nosso Código de Ética e Conduta. O Código de Ética e Conduta da Companhia, aprovado pelo Conselho de Administração, prevê regras específicas para identificação e administração de conflitos de interesses aplicáveis a todos os nossos colaboradores (chamados internamente de Tripulantes da Azul), incluindo os membros do Conselho de Administração. Nos termos do nosso Código de Ética e Conduta, é dever de nossos colaboradores informar seu superior imediato sobre situações em que acredite possa haver conflito de interesses para avaliação, discussão, orientação e decisão final da situação. Ainda, nos termos de tal Código, é vedado a qualquer colaborador a realização de atividades externas que conflitem com suas atividades na Azul, tais como a prestação de consultoria, de serviço de qualquer natureza ou ocupar posição em organizações com interesses conflitantes ou que realizem negócios conosco.

Em reunião do Conselho de Administração de 8 de novembro de 2017 foi aprovada a Política para Transações entre Partes Relacionadas, conforme proposta pelo Comitê de Governança, a qual estabelece procedimentos com intuito de assegurar que transações, envolvendo partes relacionadas à Companhia, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como situações com potencial conflito de interesses, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Companhia e seus acionistas.

Conforme estabelecido na Política para Transações entre Partes Relacionadas, nas situações nas quais as Transações entre Partes Relacionadas necessitem de aprovação do Conselho de Administração da Companhia, caso haja algum membro do Conselho de Administração impedido de deliberar a respeito da matéria em virtude de potencial Conflito de Interesse, este deverá declarar-se impedido, explicando seu envolvimento na transação e fornecendo detalhes da transação e das partes envolvidas. O impedimento deverá constar da ata da reunião do Conselho de Administração que deliberar sobre a transação. Para mais informações acerca da Política para Transações entre Partes Relacionadas, vide o item 16.1 deste Formulário de Referência.

d. se o emissor possui política de indicação e de preenchimento de cargos do conselho de administração formalmente aprovada, informando, em caso positivo:

i. órgão responsável pela aprovação da política, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui política de indicação e de preenchimento de cargos do Conselho de Administração formalmente aprovada.

ii. principais características da política, incluindo regras relativas ao processo de indicação dos membros do conselho de administração, à composição do órgão e à seleção de seus membros

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui política de indicação e de preenchimento de cargos do Conselho de Administração formalmente aprovada.

12.4 - Descrição da Cláusula Compromissória Para Resolução de Conflitos Por Meio de Arbitragem

Nos termos do nosso Estatuto Social, a Companhia, nossos acionistas, administradores e membros do Conselho Fiscal obrigamo-nos a resolver, por meio de arbitragem, nos termos do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado, toda e qualquer disputa ou controvérsia que possa surgir, relacionada ou oriunda, em especial, da aplicação, validade, eficácia, interpretação, violação e seus efeitos, das disposições contidas (i) na Lei das Sociedades por Ações, (ii) em nosso Estatuto Social, e (iii) nas normas editadas pelo Conselho Monetário Nacional, pelo Banco Central do Brasil e pela Comissão de Valores Mobiliários, bem como nas demais normas aplicáveis ao funcionamento do mercado de capitais em geral, além daquelas constantes do Regulamento de Listagem do Nível 2 da B3 ("Regulamento do Nível 2") do Regulamento de Sanções, do Contrato de Participação no Nível 2 e do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado.

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	**Profissão**	**Cargo eletivo ocupado**	**Data de posse**	**Foi eleito pelo controlador**	**Percentual de participação nas reuniões**
Outros cargos e funções exercidas no emissor		**Descrição de outro cargo / função**			
Abhi Manoj Shah	27/09/1978	Pertence apenas à Diretoria	11/01/2021	2 anos	5
233.420.638-58	Engenheiro	19 - Outros Diretores	11/01/2021	Sim	0.00%
		Diretor Vice Presidente de Receitas			
John Peter Rodgerson	11/06/1976	Pertence apenas à Diretoria	11/01/2021	2 anos	3
233.337.188-98	Administrador	10 - Diretor Presidente / Superintendente	11/01/2021	Sim	0.00%
Alexandre Wagner Malfitani	21/08/1972	Pertence apenas à Diretoria	11/01/2021	2 anos	3
131.854.718-06	Engenheiro	12 - Diretor de Relações com Investidores	11/01/2021	Sim	0.00%
O Sr. Malfitani ocupa o cargo de Diretor Vice Presidente Financeiro e de Relações com Investidores.					
Antonio Flávio Torres Martins Costa	28/08/1951	Pertence apenas à Diretoria	18/02/2021	2 anos	1
311.134.197-68	Engenheiro	19 - Outros Diretores	18/02/2021	Sim	0.00%
		Diretor Técnico Operacional			
Peter Allan Otto Seligmann	02/03/1963	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	0
716.915.471-40	Cientista Florestal	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	0.00%
Sergio Eraldo de Salles Pinto	24/09/1964	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	7
317.309.901-00	Engenheiro e Economista	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	66.66%
Membro e coordenador do Comitê de Auditoria e membro do Comitê de Remuneração.					
Carolyn Luther Trabuco	15/04/1969	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	7
233.489.908-90	Analista de Pesquisa de Capital e Gerente de Portfólio	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Sim	100.00%

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	**Profissão**	**Cargo eletivo ocupado**	**Data de posse**	**Foi eleito pelo controlador**	**Percentual de participação nas reuniões**
Outros cargos e funções exercidas no emissor		**Descrição de outro cargo / função**			
Membro e coordenador do Comitê de Remuneração					
Gelson Pizzirani	18/07/1951	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	5
528.223.038-00	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Sim	100.00%
Membro do Comitê de Governança e do Comitê de Auditoria					
Renan Chieppe	06/04/1962	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	4
674.438.187-34	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	66.66%
Membro do Comitê de Governança.					
Decio Luiz Chieppe	14/05/1960	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	4
576.171.987-87	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	83.33%
Michael Paul Lazarus	20/05/1955	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	4
704.452.781-70	Administrador de empresas	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	100.00%
Membro e coordenador do Comitê de Governança					
Patrick Wayne Quayle	22/11/1978	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	0
716.915.501-08	Cientista Político	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	0.00%
David Gary Neeleman	16/10/1959	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	8
744.573.731-68	Empresário	20 - Presidente do Conselho de Administração	29/04/2021	Sim	100.00%

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	**Profissão**	**Cargo eletivo ocupado**	**Data de posse**	**Foi eleito pelo controlador**	**Percentual de participação nas reuniões**
Outros cargos e funções exercidas no emissor		**Descrição de outro cargo / função**			
Membro do Comitê de Remuneração.					
Gilberto de Almeida Peralta	03/05/1957	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	2
446.658.817-15	Engenheiro	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Sim	100.00%
José Mario Caprioli dos Santos	11/07/1971	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2021	2 anos	5
182.107.798-93	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	29/04/2021	Não	83.33%

Experiência profissional / Critérios de Independência

Abhi Manoj Shah - 233.420.638-58

Abhi Manoj Shah é nosso Diretor Vice-Presidente de Receitas e um dos fundadores da Azul. Antes da Azul, em 2008, trabalhou na JetBlue Airlines de 2004 a 2008 e na Boeing de 2000 a 2004. O Sr. Abhi Manoj Shah é formado em engenharia aeroespacial na universidade do Texas e tem mestrado na mesma área pela Universidade de Washington.

John Peter Rodgerson - 233.337.188-98

John Rodgerson é o nosso Diretor Presidente. Antes disso, Sr. Rodgerson era o nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, responsável pelas áreas de Planejamento e Análise Financeira, Tesouraria e Contabilidade. Trabalhou no plano de negócios original para criação da Azul com David Neeleman e foi um dos membros fundadores da equipe. Antes de entrar para a Azul, John Rodgerson foi Diretor de Planejamento e Análise Financeira da JetBlue Airways entre 2003 e 2008. Anteriormente trabalhou para a IBM Global Services entre 2001 e 2003. John Rodgerson é graduado em Finanças pela Brigham Young University.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Alexandre Wagner Malfitani - 131.854.718-06

Alexandre Wagner Malfitani é nosso Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores. Antes disso, o Sr. Malfitani ocupou várias posições na Azul, incluindo a posição de Head do programa de fidelidade TudoAzul, diretor de finanças e tesoureiro da Azul. O Sr. Malfitani juntou-se à Azul como parte do time fundador que lançou a companhia aérea em 2008. Antes disso, o Sr. Malfitani trabalhou na United Airlines em Chicago, onde ocupou o cargo de Diretor Geral de Tesouraria. Ele também trabalhou por cinco anos no setor bancário, como gerente de fundos no Deutsche Bank e trader da Credit Agricole Indosuez. Ele é graduado em engenharia pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, possui MBA com honras da Escola de Gestão de Kellogg e é certificado pela CFA Institute (Chartered Financial Analyst – analista financeiro certificado).

Antonio Flávio Torres Martins Costa - 311.134.197-68

Antonio Flavio Torres Martins Costa é nosso Vice-Presidente Técnico Operacional. O Sr. Costa juntou-se à Azul em 2008 como parte do time fundador, com a posição de Diretor Técnico Operacional, sendo responsável pela certificação inicial da Companhia na ANAC. Em seguida ocupou o cargo de Diretor de Logística, com a missão de estruturar a área de infraestrutura de aeroportos, compras não-aeronáuticas e desenvolver a Azul Cargo. Em 2012 tornou-se o Vice-Presidente Técnico Operacional da Companhia, cargo que ocupa no momento, sendo também o Diretor-Presidente da Azul Conecta, uma subsidiária da Azul dedicada à aviação regional. Com mais de 46 anos de experiência no setor de aviação, atuou como diretor técnico na Pluna S.A., Varig e Ocean Air. É formado em Engenharia de Telecomunicação pela Universidade Nuno Lisboa, MBA em Logística Empresarial na FGV, MBA em Novos Negócios e Tecnologia da Informação pela FGV e Mestrando em Suprimentos e Logística pela Universidade Pontifícia Católica (PUC-RJ). Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Peter Allan Otto Seligmann - 716.915.471-40

Peter Allan Otto Seligmann é membro do nosso Conselho de Administração desde 29 de abril de 2021. Peter é o CEO e cofundador da Nia Tero, uma joint venture do Emerson Collective, da MacArthur Foundation, a Fundação Mulago e a Conservação Internacional. Nia Tero trabalha ao lado de povos indígenas e comunidades locais garantindo seus direitos, culturas e bem-estar por meio de acordos que garantem a vitalidade de seus oceanos e terras. Peter também é o Presidente do Conselho e, ex-CEO da Conservation International (CI), uma organização global sem fins lucrativos que ele fundou em 1987. Sob a liderança de Peter, CI emergiu como uma das organizações de conservação mais impactantes do mundo. O CI trabalhando em mais de 40 países, tornou-se líder de ponta em avaliação e cuidar da natureza de forma sustentável para o bem-estar das pessoas. Por quase 40 anos, Peter tem sido uma voz influente e inspiradora na conservação. Ele trabalha em parceria com governos, comunidades e empresas para encontrar soluções inovadoras e pragmáticas para garantir a sustentabilidade dos nossos recursos naturais. Peter
tem mestrado em Ciências Florestais e Ambientais pela Universidade de Yale University e bacharel em Ecologia da Vida Selvagem pela Rutgers University, além de doutorado honorário em ciências pela Michigan State University e Rutgers Universidade. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

Sergio Eraldo de Salles Pinto é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sérgio é o Diretor-Presidente do Grupo Bozano e atualmente também membro do Conselho de Administração da Embraer, Ouro Preto Óleo e Gás, Votorantim S.A e presidente da Bozano Investimentos. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração da Netpoints, diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A e foi presidente do Bozano Simonsen Securities de Londres. Sérgio é formado em economia e engenharia elétrica pela Universidade de Brasília e possui mestrado em economia pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro e em administração de empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

Carolyn Trabuco é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sra. Trabuco é fundadora da Thistledown Advisory Group, LLC, uma empresa de finanças sustentáveis e de estratégias corporativas em Connecticut. Antes de ingressar na Thistledown, ela foi diretora administrativa na Cornerstone Capital Group, Inc., uma empresa de consultoria e pesquisa focada em finanças sustentáveis na cidade de Nova York, onde publicou pesquisas sobre indicadores pré-financeiros de desempenho corporativo com base nas práticas ambientais, sociais e de práticas de governanças de empresas globais de recursos. Antes de ingressar na Cornerstone, a Sra. Trabuco foi vice-presidente sênior da Astenbeck Capital Management, LLC e Phibro Trading, LLC de 2009 a 2014, onde foi responsável pela análise global de commodities e equidade de petróleo e gás. De 2002 a 2009, trabalhou na Pequot Capital Management como analista sênior de pesquisa de patrimônio com foco no setor de recursos globais e na região da América Latina especializada no Brasil. Trabuco trabalha na indústria de serviços financeiros há mais de 20 anos e está envolvida com a Azul desde sua formação em 2008. A Sra. Trabuco é bacharel em história da arte pela Universidade de Georgetown. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

Gelson Pizzirani é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 30 de abril de 2012. Foi Vice Presidente de Gerenciamento de Receita e Planejamento de Frota da TAM Linhas Áreas S.A., companhia aberta, entre 2002 e 2007. Antes de ingressar na TAM, ocupou posição de gerência em diversas empresas na área de tecnologia da informação. O Sr. Gelson Pizzirani é bacharel em matemática pela Universidade de Santo André e mestre em Gestão Estratégica e Tecnologia da Informação pela Fundação Getúlio Vargas. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Renan Chieppe - 674.438.187-34

Renan Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012, Diretor Executivo da companhia de transporte Águia Branca desde 1994, e membro do Conselho de Administração da VIX Logística. Juntou-se ao Grupo Águia Branca em 1980. Também atuou como presidente do conselho da TRIP de 2008 a 2012. Em 2001, foi eleito presidente do Sindicato de Transportes de Passageiros do Estado do Espírito Santo, cargo que ocupou por dois mandatos consecutivos. Renan é formado em administração de empresas pela Faculdades Integradas Espírito-Santenses. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Decio Luiz Chieppe - 576.171.987-87

Decio Luiz Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012. É também Diretor Executivo de Finança e Administração na Águia Branca e membro do Conselho de Administração da Vix Logística S.A. Durante sua carreira, ocupou posições de liderança em todas as empresas do Grupo Águia Branca, incluindo o cargo de Diretor Executivo de Finança e Administração desde 1993 e de diretor-presidente de algumas companhias do Grupo Águia Branca de 1978 a 1993. É formado em administração de empresas pela Universidade Federal do Espírito Santo e possui mestrado executivo em administração de empresas pelo IBMEC. Concluiu o programa executivo de habilidades, ferramentas e competências (executive skills, tools and competencies program - STC) da J.L. Kellogg Graduate School of Management. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

Michael Paul Lazarus é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 20 de fevereiro de 2013. Foi um dos co-fundadores, em 1991, da Weston Presidio, uma empresa de private equity com foco em empresas em crescimento, e atualmente atua como um de seus Sócios Gerentes. O Sr. Lazarus também é sócio fundador da Main Post Partners, um fundo de investimento de São Francisco. Antes da criação da Weston Presidio, atuou como Diretor Geral e Diretor do Departamento de Colocação Privada da Montgomery Securities. Foi anteriormente o presidente fundador da JetBlue Airways e atuou no Conselho de Administração da empresa aérea, bem como nos Conselhos de Administração da Restoration Hardware, Morris Air, Guitar Center, da Fender Musical Instruments Corp, Integro and Jimmy John's LLC. Michael é formado em contabilidade pela Grove City College, sendo um contador público certificado nos Estados Unidos da América. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Patrick Wayne Quayle - 716.915.501-08

Patrick Wayne Quayle é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 29 de abril de 2021. O Sr. Quayle é vice-presidente Relações Internacionais e Alianças na United Airlines. O Sr. Quayle começou sua carreira em planejamento de rede na Continental Airlines e se juntou à United em 2017. Antes de ingressar na United, o Sr. Quayle trabalhou na American Airlines na área de planejamento internacional bem como planejamento estratégico de frota. Ele recebeu seu diploma de bacharel em artes em ciências políticas pela Rice University e seu MBA pela University of Bath em Bath, Reino Unido. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

David Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é nosso fundador e Presidente do nosso conselho de administração. Antes da Azul, Sr. Neeleman fundou a JetBlue, onde ele ocupou a posição de diretor presidente de 1998 até 2007 e presidente do conselho de administração no período entre 2002 e 2008. A carreira do Sr. Neeleman na indústria de companhias aéreas começou em 1984, quando ele co-fundou a Morris Air. Como presidente da Morris Air, ele implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas à distância, sendo este último a base do sistema de call center da JetBlue. Sr. Neeleman vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies. Ele vendeu a Open Skies para a Hewlett Packard em 1999. Sr. Neeleman também foi o co-fundador da WestJet Airlines e foi membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. O Sr. Neeleman também foi parte de um consórcio que adquiriu participação acionária na TAP no processo de sua privatização em 2015, onde atualmente é membro de seu conselho de administração.

Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15

Gilberto Peralta é membro independente do nosso conselho de administração desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 35 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Peralta teve várias posições de liderança dentro da General Electric-GE, incluindo Diretor Presidente da GE Brasil, Gerente Geral da GE Capital Aviation Services e Vice-Presidente da GE Aviation. Ele viveu e trabalhou no Brasil, nos Estados Unidos e na Europa e é bacharel em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis.. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

José Mario Caprioli dos Santos - 182.107.798-93

José Mario Caprioli dos Santos é membro do nosso Conselho de Administração, tendo sido Diretor Vice-Presidente de Relações Institucionais da Companhia de 18 de fevereiro de 2014 até 9 de março de 2020. O Sr José Mario ainda foi Diretor de Operações de 15 de agosto de 2012 até 18 de fevereiro de 2014. José Mário foi fundador da TRIP, onde atuou como Diretor-Presidente de 1988 a 2013. Formado em administração de empresas pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, especializou-se em transporte público na Universidade de Campinas e em mercado de capitais na Columbia University.

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
Abhi Manoj Shah - 233.420.638-58	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
John Peter Rodgerson - 233.337.188-98	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
Alexandre Wagner Malfitani - 131.854.718-06	
N/A	

Antonio Flávio Torres Martins Costa - 311.134.197-68

N/A

Peter Allan Otto Seligmann - 716.915.471-40

N/A

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

N/A

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

N/A

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

N/A

Renan Chieppe - 674.438.187-34

N/A

Decio Luiz Chieppe - 576.171.987-87

N/A

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

N/A

Patrick Wayne Quayle - 716.915.501-08

N/A

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

N/A

Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15

N/A

José Mario Caprioli dos Santos - 182.107.798-93

N/A

12.7/8 - Composição Dos Comitês

Nome	Tipo comitê	Tipo de Auditoria	Cargo ocupado	Data de nascimento	Data posse	Prazo mandato
CPF	**Descrição outros comitês**	**Profissão**	**Descrição outros cargos ocupados**	**Data eleição**	**Número de Mandatos Consecutivos**	**Percentual de participação nas reuniões**
Outros cargos/funções exercidas no emissor						
Gilberto de Almeida Peralta	Comitê de Auditoria		Membro do Comitê (Efetivo)	03/05/1957	30/10/2018	indeterminado
446.658.817-15		Engenheiro		30/10/2018	1	100.00%
O Sr. Gilberto Peralta é membro independente do Conselho de Administração						
Carolyn Luther Trabuco	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	15/04/1969	11/12/2009	indeterminado
233.489.908-90		Analista de Pesquisa de Capital e Gerente de Portfólio		11/12/2009	1	100.00%
Membro Independente do Conselho de Administração						
David Gary Neeleman	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	16/10/1959	08/08/2011	Indeterminado
744.573.731-68		Empresário		08/08/2011	1	100.00%
O Sr. David Neeleman também é Presidente do Conselho de Administração.						
Sergio Eraldo de Salles Pinto	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	24/09/1964	08/08/2011	Indeterminado
317.309.901-00		Engenheiro e Economista		08/08/2011	2	100.00%
O Sr. Sergio Eraldo também faz parte do Comitê de Auditoria Estatutário, atuando como coordenador, tendo sido eleito, para o seu segundo mandato, em 18.02.2014 e tomado posse no mesmo dia. Além disso, é membro independente do Conselho de Administração.						
Gelson Pizzirani	Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	18/07/1951	08/01/2015	Indeterminado
528.223.038-00	Comitê de Auditoria Estatutário	Empresário		08/01/2015	1	100.00%
O Sr. Gelson Pizzirani também é membro do Comitê de Governança, tendo sido eleito em 18.02.2014 e tomado posse no mesmo dia, sendo o seu mandato indeterminado. Ainda, é membro independente do Conselho de Administração.						
Michael Paul Lazarus	Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/05/1955	18/02/2014	Indeterminado
704.452.781-70	Comitê de Governança	Administrador de empresas		18/02/2014	1	100.00%
O Sr. Michael Lazarus é membro do Conselho de Administração						
Renan Chieppe	Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	06/04/1962	09/08/2017	Indeterminado
674.438.187-34	Comitê de Governança	Empresário		09/08/2017	1	100.00%
O Sr. Renan Chieppe é membro independente do Conselho de Administração.						
Experiência profissional / Critérios de Independência						
Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15						

Gilberto Peralta é membro independente do nosso conselho de administração desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 35 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Peralta teve várias posições de liderança dentro da General Electric-GE, incluindo Diretor Presidente da GE Brasil, Gerente Geral da GE Capital Aviation Services e Vice-Presidente da GE Aviation. Ele viveu e trabalhou no Brasil, nos Estados Unidos e na Europa e é bacharel em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis.. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

Carolyn Trabuco é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sra. Trabuco é fundadora da Thistledown Advisory Group, LLC, uma empresa de finanças sustentáveis e de estratégias corporativas em Connecticut. Antes de ingressar na Thistledown, ela foi diretora administrativa na Cornerstone Capital Group, Inc., uma empresa de consultoria e pesquisa focada em finanças sustentáveis na cidade de Nova York, onde publicou pesquisas sobre indicadores pré-financeiros de desempenho corporativo com base nas práticas ambientais, sociais e de práticas de governanças de empresas globais de recursos. Antes de ingressar na Cornerstone, a Sra. Trabuco foi vice-presidente sênior da Astenbeck Capital Management, LLC e Phibro Trading, LLC de 2009 a 2014, onde foi responsável pela análise global de commodities e equidade de petróleo e gás. De 2002 a 2009, trabalhou na Pequot Capital Management como analista sênior de pesquisa de patrimônio com foco no setor de recursos globais e na região da América Latina especializada no Brasil. Trabuco trabalha na indústria de serviços financeiros há mais de 20 anos e está envolvida com a Azul desde sua formação em 2008. A Sra. Trabuco é bacharel em história da arte pela Universidade de Georgetown. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

David Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é nosso fundador e Presidente do nosso conselho de administração. Antes da Azul, Sr. Neeleman fundou a JetBlue, onde ele ocupou a posição de diretor presidente de 1998 até 2007 e presidente do conselho de administração no período entre 2002 e 2008. A carreira do Sr. Neeleman na indústria de companhias aéreas começou em 1984, quando ele co-fundou a Morris Air. Como presidente da Morris Air, ele implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas à distância, sendo este último a base do sistema de call center da JetBlue. Sr. Neeleman vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies. Ele vendeu a Open Skies para a Hewlett Packard em 1999. Sr. Neeleman também foi o co-fundador da WestJet Airlines e foi membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. O Sr. Neeleman também foi parte de um consórcio que adquiriu participação acionária na TAP no processo de sua privatização em 2015, onde atualmente é membro de seu conselho de administração.

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

Sergio Eraldo de Salles Pinto é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sérgio é o Diretor-Presidente do Grupo Bozano e atualmente também membro do Conselho de Administração da Embraer, Ouro Preto Óleo e Gás, Votorantim S.A e presidente da Bozano Investimentos. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração da Netpoints, diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A e foi presidente do Bozano Simonsen Securities de Londres. Sérgio é formado em economia e engenharia elétrica pela Universidade de Brasília e possui mestrado em economia pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro e em administração de empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

Gelson Pizzirani é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 30 de abril de 2012. Foi Vice Presidente de Gerenciamento de Receita e Planejamento de Frota da TAM Linhas Áreas S.A., companhia aberta, entre 2002 e 2007. Antes de ingressar na TAM, ocupou posição de gerência em diversas empresas na área de tecnologia da informação. O Sr. Gelson Pizzirani é bacharel em matemática pela Universidade de Santo André e mestre em Gestão Estratégica e Tecnologia da Informação pela Fundação Getúlio Vargas. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

Michael Paul Lazarus é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 20 de fevereiro de 2013. Foi um dos co-fundadores, em 1991, da Weston Presidio, uma empresa de private equity com foco em empresas em crescimento, e atualmente atua como um de seus Sócios Gerentes. O Sr. Lazarus também é sócio fundador da Main Post Partners, um fundo de investimento de São Francisco. Antes da criação da Weston Presidio, atuou como Diretor Geral e Diretor do Departamento de Colocação Privada da Montgomery Securities. Foi anteriormente o presidente fundador da JetBlue Airways e atuou no Conselho de Administração da empresa aérea, bem como nos Conselhos de Administração da Restoration Hardware, Morris Air, Guitar Center, da Fender Musical Instruments Corp, Integro and Jimmy John's LLC. Michael é formado em contabilidade pela Grove City College, sendo um contador público certificado nos Estados Unidos da América. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Renan Chieppe - 674.438.187-34

Renan Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012, Diretor Executivo da companhia de transporte Águia Branca desde 1994, e membro do Conselho de Administração da VIX Logística. Juntou-se ao Grupo Águia Branca em 1980. Também atuou como presidente do conselho da TRIP de 2008 a 2012. Em 2001, foi eleito presidente do Sindicato de Transportes de Passageiros do Estado do Espírito Santo, cargo que ocupou por dois mandatos consecutivos. Renan é formado em administração de empresas pela Faculdades Integradas Espírito-Santenses. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15	
N/A	
Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90	
N/A	
David Gary Neeleman - 744.573.731-68	
N/A	
Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00	
N/A	
Gelson Pizzirani - 528.223.038-00	
N/A	
Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70	
N/A	
Renan Chieppe - 674.438.187-34	
N/A	

12.9 - Existência de Relação Conjugal, União Estável ou Parentesco Até O 2º Grau Relacionadas A Administradores do Emissor, Controladas E Controladores

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não há relação conjugal, união estável ou parentesco até o 2º grau relacionadas a administradores, controladas e controladores da Companhia.

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Exercício Social 31/12/2019			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Direta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor sem designação específica			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Cruzeiro Participações S.A.	29.627.497/0001-54		
Diretor sem designação específica			
Observação			
Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Cruzeiro Participações S.A.	29.627.497/0001-54		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
Abhi Manoj Shah	233.420.638-58	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Vice-Presidente de Receitas			
Pessoa Relacionada			
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		
Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 336 LLC	11.584.858/0001-67		
Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 407 LLC	13.061.349/0001-85		
Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 429 LLC	13.606.848/0001-00		
Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
CANELA TURBO THREE LLC.	19.440.795/0001-87		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL SOL LLC	25.059.689/0001-50		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		
Presidente			
Observação			

Exercício Social 31/12/2018

Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Direta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor sem designação específica			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Cruzeiro Participações S.A.	29.627.497/0001-54		
Diretor sem designação específica			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Cruzeiro Participações S.A.	29.627.497/0001-54		
Diretor Presidente			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
Abhi Manoj Shah	233.420.638-58	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Vice-Presidente de Receitas			
Pessoa Relacionada			
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		
Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário			
Observação			
Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 336 LLC	11.584.858/0001-67		
Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 407 LLC	13.061.349/0001-85		
Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 429 LLC	13.606.848/0001-00		
Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
CANELA TURBO THREE LLC.	19.440.795/0001-87		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			
AZUL SOL LLC Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração	25.059.689/0001-50		
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC Presidente	11.481.476/0001-08		
Observação			

Exercício Social 31/12/2017

Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson Diretor Presidente	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Direta
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.) Diretor sem designação específica	02.428.624/0104-45		
Observação			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
Abhi Manoj Shah	233.420.638-58	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Vice-Presidente de Receitas			
Pessoa Relacionada			
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC			
Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Pessoa Relacionada			
Canela 336 LLC	11.584.858/0001-67		
Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 407 LLC	13.061.349/0001-85		
Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 429 LLC	13.606.848/0001-00		
Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
CANELA TURBO THREE LLC.			
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL SOL LLC	25.059.689/0001-50		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		
Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor Presidente			
Observação			

12.11 - Acordos, Inclusive Apólices de Seguros, Para Pagamento ou Reembolso de Despesas Suportadas Pelos Administradores

Contratamos regularmente seguro de responsabilidade civil para nossos Administradores ("D&O"), em condições usuais de mercado. As apólices atualmente vigentes foram contratadas junto à Generali Brasil Seguros e têm validade até 10 de fevereiro de 2021. O prêmio total é de US$ 400.000,00. Em conjunto, as apólices possuem cobertura máxima de US$50.000.000,00, que cobre o pagamento de indenização ou reembolso aos Administradores e/ou à nós, por qualquer perda resultante de uma reclamação em decorrência de um ato danoso, prática trabalhista indevida ou dano ambiental, incluindo o pagamento dos custos exigidos judicialmente para defesa e de despesas com publicidade que tenham como objetivo minorar ou evitar os efeitos de uma reclamação.

A apólice de D&O contratada conta ainda com: cobertura adicional para reclamações tributárias; penhora online/indisponibilidade de bens; multas e penalidades civis e administrativas; danos morais; danos corporais; erros e omissões quando da desconsideração da personalidade jurídica; reclamações do tomador do seguro contra um segurado e reclamações de segurado contra segurado; concessão de período adicional de cobertura para segurados aposentados; e gastos com processo de extradição, respeitados os limites, termos, condições e exclusões da apólice contratada.

A contratação da cobertura de pagamento de multas e acordos contratuais visa garantir aos administradores que a Companhia os manterá indenes contra perdas decorrentes de reclamações de terceiros que acarretem em multas e penalidades em virtude de atos danosos praticados no exercício regular das suas funções, excetuadas as hipóteses de culpa grave e dolo, além de outras previstas no mesmo contrato. A Companhia entende que ao contratar essa cobertura em seu D&O estará em conformidade com as melhores práticas de mercado, aumentando a proteção de seus administradores no exercício de sua função na Companhia.

Além disso, celebramos contratos de indenidade em favor de dois dos nossos membros do Conselho de Administração, por meio dos quais nos comprometemos a indenizá-los e mantê-los indenes por quaisquer perdas decorrentes do exercício de seus cargos na Companhia, exceto nos casos dolo, fraude ou negligência grave.

12.12 - Outras informações relevantes

Práticas da Companhia quanto às assembleias gerais

Assembleia	Data da Realização	Instalação em Segunda Convocação	Quórum de Instalação
AGE	02/01/2017	Não	100%
AGE	03/02/2017	Não	100%
AGOE	23/02/2017	Não	100%
AGE	10/03/2017	Não	100%
AGE	05/07/2017	Não	100%
AGE	03/10/2017	Não	100%
AGOE	27/04/2018	Não	100% ON
			67,01% PN
AGE	24/08/2018	Não	100%
AGOE	26/04/2019	Não	100% ON
			49,35% PN
AGE	09/12/2019	Não	100% ON
			49,97% PN

Comitês Não estatutários

Além dos Comitês reportados no item 12.1 deste Formulário de Referência, a Companhia conta com um Comitê de Ética e Conduta. Referido Comitê se reportará diretamente ao Comitê de Governança da Companhia (“Comitê de Governança”) e será composto por 3 (três) membros, sendo: (i) o Diretor Vice-Presidente Financeiro da Companhia, que atuará como Coordenador do Comitê; (ii) o Diretor Jurídico; e (iii) o Diretor de Recursos Humanos.

São as principais competências do Comitê de Ética e Conduta:

(i) promover a divulgação do Código de Ética e Conduta no âmbito geral da Companhia, bem como para terceiros,

(ii) examinar e avaliar questões apresentadas ao Comitê relativas à responsabilidade, comportamento e ética de funcionários e parceiros da Companhia e suas afiliadas, fornecendo pareceres conclusivos e, se necessário, recomendações para a regularização de situações submetidas para análise,

12.12 - Outras informações relevantes

(iii) receber, analisar e tratar os relatos de não-conformidade oriundos do Canal Confidencial (e quaisquer outros meios utilizados para a comunicação de incidentes) classificados como sendo de “crítico” ou “alto” impacto. Os relatos classificados como sendo de “médio” ou “fraco” impacto somente serão apreciados pelo Comitê a critério do Gerente de Auditoria Interna,

(iv) solicitar informações, dados e depoimentos a qualquer funcionário da Companhia ou de suas afiliadas, com o propósito de esclarecer as questões sob análise,

(v) em caso de relatos de não conformidade, verificar inicialmente a sua admissibilidade, para, em seguida, formalizar o processo. O processo instaurado pelo Comitê deverá ser concluído no prazo médio de 40 (quarenta) dias corridos,

(vi) propor sanções a funcionários da Companhia ou de suas afiliadas, bem como a terceiros, de acordo com a legislação vigente e medidas disciplinares previstas nas políticas internas da Companhia,

(vii) manter o sigilo de todas as informações de que tiver conhecimento em razão da atuação do Comitê, tendo em vista que a confidencialidade dos assuntos tratados, (viii) propor alterações ao Código de Ética e Conduta. As alterações propostas deverão ser analisadas e aprovadas pelo Comitê de Governança da Companhia e propostas à aprovação pelo Conselho de Administração da Companhia.

Governança da companhia com relação aos fatos que têm impactos contra terceiros nas reuniões do Conselho de Administração

Conforme previsto no Estatuto Social da Companhia, o Presidente do Conselho de Administração ou de quaisquer 2 (dois) outros membros do Conselho de Administração conjuntamente, devem convocar as reuniões extraordinárias do órgão por meio de uma notificação por escrito com antecedência de, no mínimo, 2 (dois) dias. A notificação poderá ser enviada por qualquer meio permitido com aviso de recebimento, inclusive e-mail, contendo o local, data e hora da reunião, bem como um sumário da ordem do dia.

Adicionalmente, os diretores e auditores independentes poderão ser convocados a participar das reuniões do Conselho de Administração, a fim de prestar eventuais esclarecimentos que sejam necessários.

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

a. objetivos da política ou prática de remuneração

O objetivo da nossa política de remuneração é definir regras e procedimentos da remuneração dos nossos administradores a fim de garantir a atração, retenção, motivação e desenvolvimento alinhados com os valores mínimos de nossa gestão com base em nossos objetivos estratégicos.

A remuneração fixa de nossos membros da diretoria é baseada em tabela salarial criada para manter o equilíbrio interno entre as funções e com subsídio de informações de mercado obtidas por pesquisas realizadas por consultorias especializadas. A remuneração variável de nossos diretores é baseada em metas contratadas com base em nosso Planejamento Estratégico. Possuímos, também, um programa de Gestão de Desempenho, que fornece subsídio para uma correta avaliação das metas contratadas, bem como da avaliação individual de cada executivo.

Nosso Conselho de Administração e Conselho Fiscal, quando instalado, terão a remuneração fixada conforme definido em Assembleias Gerais de Acionistas, observado o direito de voto dos detentores de ações preferenciais, nos termos do Artigo 5º, Parágrafo Nono, item (viii) do Estatuto Social da Companhia, competindo ao Conselho de Administração o estabelecimento da remuneração individual de cada membro.

Nossos comitês internos de assessoramento do Conselho de Administração da Companhia são compostos em sua maioria por membros titulares ou suplentes do Conselho de Administração.

b. composição da remuneração, indicando:

i. Descrição dos elementos da remuneração e os objetivos de cada um deles

Conselho de Administração: a remuneração do nosso Conselho de Administração é composta por uma remuneração fixa anual. O componente fixo tem por objetivo compensar adequadamente os nossos conselheiros pela sua participação nas reuniões e pelas suas contribuições ao Conselho de Administração e a nós.

Os membros do nosso Conselho de Administração fazem jus ao seguinte benefício: concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia.

Adicionalmente, a título de incentivo de longo prazo, o Plano de Opções de Ações e de Ações Restritas estabelecem um mecanismo específico de concessão de ações da Companhia para os membros do Conselho de Administração.

Anteriormente, o incentivo de longo prazo ocorria por meio do Plano de Opção.

Diretoria Estatutária:

A Política de Remuneração dos membros de nossa Diretoria Estatutária, é composta por:

- Salário base mensal, composto de treze pagamentos mensais ao ano, tendo por objetivo a compensação direta pelos serviços prestados, em linha com as práticas do mercado;

- Pacote de benefícios, que inclui assistência médica e odontológica, refeições, seguro de vida e concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia. Objetiva o oferecimento de um pacote atrativo e compatível com a prática de mercado;

- Remuneração Variável com incentivo de curto prazo, concedido anualmente em forma de bônus, podendo também ser pago por meio de Programa de Participação nos Lucros e Resultados conforme a Lei nº 10.101, de 19 de dezembro de 2000 (PLR). Tem como objetivo direcionar as ações dos executivos ao cumprimento de nossos objetivos estratégicos, visando atender os interesses dos investidores, da comunidade, clientes e dos tripulantes-azul;

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

- Remuneração baseada em ações e/ou opções virtuais de ações, concedida mediante plano de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, cuja distribuição é realizada em função do nível do cargo, pessoas chaves da Companhia e desempenho individual. Pretende estabelecer um comprometimento e visão de longo prazo do executivo com a Companhia e criar um vínculo mais duradouro conosco.

Diretoria Não Estatutária:

A Política de Remuneração dos membros de nossa Diretoria Não Estatutária, é composta por:

- Salário base mensal, composto de treze pagamentos mensais ao ano, tendo por objetivo a compensação direta pelos serviços prestados, em linha com as práticas do mercado;

- Pacote de benefícios, que inclui assistência médica e odontológica, refeições, seguro de vida e concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia. Objetiva o oferecimento de um pacote atrativo e compatível com a prática de mercado;

- Remuneração Variável com incentivo de curto prazo, concedido anualmente em forma de bônus, podendo também ser pago por meio de Programa de Participação nos Lucros e Resultados conforme a Lei nº 10.101, de 19 de dezembro de 2000 (PLR). Tem como objetivo direcionar as ações dos executivos ao cumprimento de nossos objetivos estratégicos, visando atender os interesses dos investidores, da comunidade, clientes e dos tripulantes-azul;

- Remuneração baseada em ações e/ou opções virtuais de ações, concedida mediante plano de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, cuja distribuição é realizada em função do nível do cargo, pessoas chaves da Companhia e desempenho individual. Pretende estabelecer um comprometimento e visão de longo prazo do executivo com a Companhia e criar um vínculo mais duradouro conosco.

Comitês:

Os presidentes dos nossos comitês estatutários de assessoramento ao Conselho de Administração fazem jus a uma remuneração por reunião realizada.

Os membros do Conselho de Administração que participam de nossos comitês não fazem jus a remuneração adicional.

Atualmente, temos como comitês de assessoramento do Conselho de Administração: o Comitê de Auditoria Estatutário, Comitê de Remuneração e Comitê de Governança.

Conselho Fiscal:

Na data deste Formulário de Referência, não possuímos Conselho Fiscal instalado.

ii Em relação aos 3 últimos exercícios sociais, qual a proporção de cada elemento na remuneração total

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

Nossos executivos têm remuneração composta por elementos fixos e variáveis, nas seguintes proporções:

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2019

	Remuneração Fixa			Remuneração Variável		
%	Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Baseada em Ações	Outros
Conselho de Administração.....	16,8%	2,1%	3,0%	0,0%	78,1%	0,0%
Diretoria Estatutária	36,2%	7,4%	10,0%	19,6%	26,8%	0,0%
Diretoria Não Estatutária	32,8%	11,4%	8,5%	12,6%	34,7%	0,0%
Comitês	–	–	–	–	–	–
Conselho Fiscal.....	–	–	–	–	–	–

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2018

	Remuneração Fixa			Remuneração Variável		
%	Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Baseada em Ações	Outros
Conselho de Administração.....	12,8%	2,1%	1,9%	0%	83,2%	0%
Diretoria Estatutária	39,3%	6,0%	7,4%	14,9%	32,4%	0%
Diretoria Não Estatutária	42,2%	11,7%	3,1%	19,0%	24,1%	0%
Comitês	–	–	–	–	–	–
Conselho Fiscal.....	–	–	–	–	–	–

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2017

	Remuneração Fixa			Remuneração Variável		
%	Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Baseada em Ações	Outros
Conselho de Administração.....	21,8%	5,3%	3,1%	0%	69,8%	0%
Diretoria Estatutária	24,0%	4,4%	4,1%	9,9%	56,0%	1,5%
Diretoria Não Estatutária	35,1%	11,3%	2,8%	14,8%	34,8%	1,2%
Comitês	–	–	–	–	–	–
Conselho Fiscal....	–	–	–	–	–	–

iii. Metodologia de cálculo e de reajuste de cada um dos elementos da remuneração

Os honorários fixos e benefícios são baseados em valores de mercado aferido por pesquisa realizada por consultorias especializadas. A remuneração fixa mensal segue nossa política e tabela salarial, criada com base nas pesquisas de mercado acima citadas, e pela discricionariedade de nossos administradores. Os valores são reajustados anualmente conforme resultado de acordo coletivo realizado entre os sindicatos representantes da empresa e dos trabalhadores e de acordo com a análise da movimentação salarial do mercado apresentada pelas pesquisas salariais e de benefícios.

Os incentivos de curto prazo são calculados 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, reajustados, portanto, conforme o reajuste salarial aplicado.

Por sua vez, os incentivos de longo prazo são calculados com base em nosso plano de opção de compra de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, conforme descritos a seguir no item 13.4 deste Formulário de Referência.

iv. Razões que justificam a composição da remuneração

A composição da remuneração considera as responsabilidades de cada cargo e tem como parâmetro os valores praticados pelo mercado para os profissionais que exercem funções equivalentes.

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

v. Existência de membros não remunerados pelo Emissor e a razão para este fato

Não há membros não remunerados, exceto pelos três membros do Conselho de Administração, eleitos em 21/10/2016, que embora façam jus à remuneração, não possuem ainda a inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda, e, portanto, não receberam ainda o pagamento de remuneração.

Ademais, membros do Conselho de Administração que exercem simultaneamente a função de diretores, têm a divulgação de sua remuneração contemplada apenas nas informações referentes à Diretoria.

c. Principais indicadores de desempenho que são levados em consideração na determinação de cada elemento da remuneração

A definição da remuneração total de nossos executivos tem o intuito de promover salários condizentes com a posição da empresa no mercado e com as responsabilidades individuais exigidas para cada função.

Para determinar a parcela fixa da remuneração são consideradas pesquisas salarias conduzidas por consultorias especializadas e indicadores de responsabilidade e complexidade de cada cargo. Além disso, a qualificação profissional de cada indivíduo, seu nível de desempenho e comprometimento acrescentam fatores para esta avaliação.

A remuneração variável de nossos executivos é definida com base em indicadores de desempenho individual e global, atreladas ao nosso plano estratégico e programa de desempenho. Para aferir o resultado global são utilizados indicadores financeiros e operacionais tais como EBITDAR, margem operacional, pontualidade e pesquisas de satisfação ao cliente.

d. Como a remuneração é estruturada para refletir a evolução dos indicadores de desempenho

A remuneração variável de nossos executivos está baseada em indicadores de desempenho que compreendem o alcance de metas operacionais e financeiras e o desempenho individual. Contudo, não possuíamos mecanismos de avaliação de desempenho dos membros do Conselho de Administração, da Diretoria ou do Comitê.

e. Como a política ou prática de remuneração se alinha aos interesses do emissor de curto, médio e longo prazo

A política de remuneração de nossos executivos está alinhada aos nossos interesses por ser fundamentada por critérios atrelados ao nosso desempenho econômico-financeiro.

f. Existência de remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos

Os membros de nosso Conselho de Administração e Diretores não recebem remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos.

g. Existência de qualquer remuneração ou benefício vinculado à ocorrência de determinado evento societário, tal como alienação do nosso controle societário do emissor

Com a consumação do Oferta Pública Inicial da Companhia em abril de 2017, os Beneficiários (conforme definido no item 13.4 abaixo) passaram a fazer jus às Opções e ações restritas (conforme definido no item 13.4 ‘c’ abaixo).

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

h. 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

A Assembleia Geral decidirá a remuneração global dos membros do Conselho de Administração e da Diretoria, assim como a dos membros do Conselho Fiscal, se instalado, competindo ao Conselho de Administração o estabelecimento da remuneração individual de cada administrador da Companhia.

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

O Conselho de Administração realiza pesquisas de mercado periódicas para identificar os parâmetros de remuneração no segmento de atuação da Companhia e, caso necesário, contratam empresas de consultoria especializada no tema em questão.

iii. Com que frequência e de que forma o conselho de administração avalia a adequação da política de remuneração do emissor

O Conselho de Administração avaliará a adequadação da política anualmente, de forma a verificar a aderência dela com as responsabilidades de cada administrador com o negócio desenvolvido pela Companhia e com sua situação econômico-financeira no exercício social em questão.

13.2 - Remuneração Total do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2019 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	4,00		15,00
Nº de membros remunerados	10,00	4,00		14,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	2.260.000,00	5.961.718,00		8.221.718,00
Benefícios direto e indireto	280.000,00	1.221.447,00		1.501.447,00
Participações em comitês	405.000,00	0,00		405.000,00
Outros	0,00	1.650.034,00		1.650.034,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	3.225.004,00		3.225.004,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	10.532.067,00	4.412.643,00		14.944.710,00
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.		
Total da remuneração	13.477.067,00	16.470.845,00		29.947.913,00

13.2 - Remuneração Total do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2018 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	10,67	4,00		14,67
Nº de membros remunerados	10,67	4,00		14,67

Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	1.862.054,00	4.991.030,00		6.853.084,00
Benefícios direto e indireto	308.267,00	758.011,00		1.066.278,00
Participações em comitês	278.567,00	0,00		278.567,00
Outros	0,00	943.833,00		943.833,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	1.896.444,00		1.896.444,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	12.101.565,00	4.119.270,00		16.220.835,00
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.		
Total da remuneração	14.550.453,00	12.708.588,00		27.259.041,00

13.2 - Remuneração Total do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2017 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,42	4,58		16,00
Nº de membros remunerados	11,42	4,58		16,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	1.358.666,67	4.840.152,54		6.198.819,21
Benefícios direto e indireto	329.266,67	884.513,52		1.213.780,19
Participações em comitês	192.000,00	0,00		192.000,00
Outros	0,00	827.877,47		827.877,47

Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	2.000.903,67		2.000.903,67
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	306.837,30		306.837,30
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	4.342.798,42	11.297.617,71		15.640.416,13
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.		
Total da remuneração	6.222.731,75	20.157.902,21		26.380.633,96

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL PREVISTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros	11,00	4,00	0,00	15,00
Número de membros remunerados	0,00	4,00	0,00	4,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	2.875.504	–	2.875.504
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	6.326.110	–	6.326.110
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	5.751.009	–	5.751.009
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	5.751.009	–	5.751.009
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros	11,00	4,00	0,00	15,00
Número de membros remunerados	0,00	3,00	0,00	3,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	2.061.805	–	2.061.805
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	4.535.970	–	4.535.970
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	4.123.610	–	4.123.610
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	3.225.004	–	3.225.004
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros	10,67	4,00	0,00	14,67
Número de membros remunerados	0,00	3,00	0,00	3,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	-	1.760.250	-	1.760.250
Valor máximo previsto no plano de remuneração	-	3.872.551	-	3.872.551
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	-	3.520.501	-	3.520.501
Valor efetivamente reconhecido no resultado	-	1.896.444	-	1.896.444
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	-	-	-	-
Valor máximo previsto no plano de remuneração	-	-	-	-
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	-	-	-	-
Valor efetivamente reconhecido no resultado	-	-	-	-

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2017

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros	11,42	4,58	0,00	16,00
Número de membros remunerados	0	4,58	0,00	4,58
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	1.456.358,12	-	1.456.358,12
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	3.203.987,86	-	3.203.987,86
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	2.912.716,24	-	2.912.716,24
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	2.000.903,67	-	2.000.903,67
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

a. Termos e condições gerais

Primeiro Plano de Opções

O nosso primeiro plano de outorga de opção de compra de ações preferenciais de nossa emissão ("Primeiro Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11 de dezembro de 2009, conforme aditado. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber as opções do Primeiro Plano de Opções os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves, inclusive de quaisquer de nossas controladas diretas ou indiretas ("Beneficiários"). O Primeiro Plano de Opções é administrado por um comitê interno de remuneração, criado pelo nosso Conselho de Administração, que tem legitimidade para tomar todas as medidas necessárias à administração do Primeiro Plano de Opções, inclusive indicar os Beneficiários ("Comitê de Remuneração"). Adicionalmente, o Comitê de Remuneração pode estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Primeiro Plano de Opções (cada um, "Programa").

As opções do Primeiro Plano de Opções outorgadas conferirão ao Beneficiário o direito a (i) subscrever um determinado número de nossas ações preferenciais autorizadas e não emitidas, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas mas readquiridas por nós e mantidas em tesouraria.

Os termos e condições do Primeiro Plano de Opções são regulados em contratos de outorga de opção de compra de ações que celebramos com cada Beneficiário ("Contratos de Opção"). Cada Programa estabelecido pelo Comitê de Remuneração contém (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar do Programa, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; e (ii) o preço de subscrição ou de aquisição das ações objeto de opção de compra e as condições para seu pagamento. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Primeiro Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de dezembro de 2009, contempla a outorga de 5.718.400 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$3,42. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Primeiro Programa, apenas 5.032.800 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções

O Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 24 de março de 2011, contempla a outorga de 1.648.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa é de R$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Segundo Programa, apenas 1.572.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 05 de abril de 2011, contempla a outorga das 685.600 opções remanescentes do Primeiro Programa. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa é de R$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Terceiro Programa, apenas 656.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Plano de Opções

O nosso segundo plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de nossa emissão ("Segundo Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Segundo Plano de Opções os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Segundo Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Segundo Plano de Opções.

As opções do Segundo Plano de Opções outorgadas conferirão ao Beneficiário o direito a (i) subscrever um determinado número de nossas ações preferenciais autorizadas e não emitidas, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas, mas readquiridas por nós e mantidas em tesouraria.

Os termos e condições das opções do Segundo Plano de Opções outorgadas são regulados em Contratos de Opção a serem celebrados com cada Beneficiário. Ao Comitê de Remuneração compete (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar dos Programas, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; (ii) o preço de subscrição ou de aquisição das ações objeto de opção de compra e as condições para seu pagamento; e (iii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Segundo Plano de Opções. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Segundo Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções, no todo ou em parte, a qualquer momento.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao nosso Segundo Plano de Opções para refletir as seguintes alterações: (i) alterar a definição de "Comitê de Remuneração" para refletir as atividades relacionadas à organização, administração e elaboração dos nossos planos de opções; (ii) excluir referências e definições relacionadas à nossa oferta pública inicial, tendo vista não serem mais aplicáveis; (iii) refletir a competência do nosso Conselho de Administração para aprovar e aditar os planos de opções, bem como de outorgá-los; (iv) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração relacionadas com a entrega e execução dos planos de ações restritas; (v) com o propósito de refletir o desdobramento de ações que ocorreu em 23 de fevereiro de 2017, aumentar o total de opções de ações que podem ser outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de 3.738.364 para 7.476.728 ações; (vi) alterar o preço do exercício de cada ação correspondente às opções outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de modo a equalizar com o preço de opção negociado pelo valor mais baixo no mercado de ações durante os 30 (trinta) dias que antecederem a outorga de opções aprovada pelo Conselho de Administração; e (vii) alterar o período máximo de exercício das opções para 10 anos contados a partir do início do período de *vesting* aplicável.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, contempla a outorga de 2.169.122 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$19,15 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Segundo Plano de Opções

O Segundo Programa do Segundo Plano de Opções ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, contempla a outorga de 627.810 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa é de R$14,51 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, contempla a outorga de 820.250 opções. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa é de R$14,50 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quarto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quarto Programa do Segundo Plano de Opções ("Quarto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, contempla a outorga de 680.467 opções. O preço de exercício de cada opção no Quarto Programa é de R$22,57 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quarto Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações

O Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações foi aprovado pelos nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 10 de março de 2017. O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da companhia, incluindo nosso Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a) a outorga de opções que resultem em um máximo de 11.679.389 ações preferenciais; (b) um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (c) o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*.

O Plano prevê ainda que o Conselho de Administração poderá aprovar diferentes Programas, determinando o preço de exercício das opções para cada um destes programas. Em cada Programa, o Conselho de Administração definirá as outorgas entre os diretores estatutários elegíveis, considerando, entre outros fatores, o atingimento de certas metas a serem estabelecidas pelo Conselho de Administração, com auxílio do Comitê de Remuneração e o interesse em reter o participante selecionado. No caso do Sr. David Neeleman, sua outorga de opções está condicionada à manutenção de cargo na Diretoria ou no Conselho de Admiração da Companhia.

O Conselho de Administração definirá se a Companhia irá emitir novas ações ou utilizar ações em tesouraria para liquidação dos exercícios de opções.

Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 14 de março de 2017, contempla a outorga de 9.343.510 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$11,85 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções foi outorgada.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

A tabela abaixo demonstra, em 30 de junho de 2020, a quantidade de opções outorgadas para todos os beneficiários e o número de opções exercíveis relativas aos Planos de Outorga de Opção de Compras de Ações:

Plano de Opções	Quantidade de opções outorgadas	Total de Opções em circulação
Primeiro Plano de Opções		
Primeiro Programa	5.032.800	303.700
Segundo Programa	1.572.000	284.000
Terceiro Programa	656.000	12.460
Segundo Plano de Opções		
Primeiro Programa	2.169.122	861.197
Segundo Programa	627.810	231.638
Terceiro Programa	820.250	391.176
Quarto Programa	680.467	494.491
Terceiro Plano de Opções		
Primeiro Programa	9.343.510	5.606.106

A despesa de remuneração baseada em ações no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 foi de R$12.742 mil (sendo R$16.677 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2018) reconhecido na demonstração do resultado.

Primeiro Plano de Ações Restritas

O nosso primeiro plano de outorga de ações preferenciais de nossa emissão ("Plano de Ações Restritas" e "Ações Restritas", respectivamente) foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber as Ações Restritas os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Plano de Ações Restritas é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual pode estabelecer, periodicamente, programas de outorga de Ações Restritas no âmbito do Plano.

As Ações Restritas outorgadas nos termos do Plano de Ações Restritas conferirão ao Beneficiário o direito a receber um determinado número de ações preferenciais de nossa emissão.

Os termos e condições das Ações Restritas outorgadas são regulados em contratos de outorga de Ações Restritas a serem celebrados com cada Beneficiário ("Contratos de Ações Restritas"). Compete ao Comitê de Remuneração (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar dos Programas, bem como a quantidade de Ações Restritas a ser outorgada a cada Beneficiário; e (ii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Plano de Ações Restritas. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, acelerar o período aquisitivo do direito às Ações Restritas outorgadas, bem como modificar o período de exercício do direito às Ações Restritas, conforme estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao nosso Plano de Ações Restritas para refletir as seguintes alterações: (i) incluir a faculdade da Companhia de, ao final de cada ano do período aquisitivo das ações restritas, a seu exclusivo critério: (a) liquidar suas obrigações decorrentes do Plano de RSU em dinheiro, ou (b) entregar as ações restritas aos beneficiários do Plano de RSU, mediante alienação de ações mantidas em tesouraria, por meio de operação privada; (ii) realizar alterações na sua redação para ajustar o significado de "Comitê de Remuneração" para refletir a sua atuação na organização, administração e intepretação de quaisquer planos de incentivos lastreados em ações da Companhia; (iii) excluir os termos definidos "IPO" e "Lock-up Period", bem como as cláusulas que os mencionavam, tendo em vista a sua inaplicabilidade; (iv) refletir a competência do Conselho de Administração da Companhia para aprovação e alteração dos programas de ações restritas da Companhia, bem como a outorga das ações restritas; (v) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração quanto ao envio da minuta do Contrato de Ações Restritas e a coordenação das partes para a sua assinatura; e (vi) alterar o número total de ações restritas que podem ser objeto de outorga nos termos do Plano de RSU de 934.591 (novecentas e trinta e quatro mil, quinhentas e 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.

A despesa de remuneração baseada em ações durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 em relação ao Plano de Ações Restritas foi de R$6.152 mil (sendo R$6.254 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2018) reconhecido na demonstração do resultado.

Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, estabelece um valor global de ações destinadas ao Primeiro Programa correspondente a R$10.241 mil. Os beneficiários do Segundo Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 487.670 ações concedidas.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Segundo Programa do Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Plano de Ações Restritas ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, estabelece um valor global de ações destinadas ao Segundo Programa correspondente a R$6.180 mil. Os beneficiários do Segundo Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 294.286 ações concedidas.

Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, estabelece um valor global de ações destinadas ao Terceiro Programa correspondente a R$7.416 mil. Os beneficiários do Terceiro Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 367.184 ações concedidas.

Quarto Programa do Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quarto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, estabelece que 285.064 ações serão destinadas ao Quarto Programa. Os beneficiários do Quarto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quinto Programa do Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quinto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 7 de agosto de 2018, estabelece que 291.609 ações serão destinadas ao Quinto Programa. Os beneficiários do Quinto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Sexto Programa do Plano de Ações Restritas

O Sexto Programa do Plano de Ações Restritas ("Sexto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 5 de agosto de 2019, estabelece que 170.000 ações serão destinadas ao Sexto Programa. Os beneficiários do Sexto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

A tabela abaixo demonstra, em 30 de junho de 2020, a quantidade de Ações Restritas outorgadas, a quantidade de Ações Restritas em circulação e o valor juto da ação:

Plano de Ações Restritas	Total de opções concedidas	Total de ações em circulação	Valor justo da ação (em reais)
Primeiro Programa	487.670	7.934	R$ 21,00
Segundo Programa	294.286	8.094	R$ 21,00
Terceiro Programa.....	367.184	75.527	R$ 21,00
Quarto Programa.....	285.064	122.740	R$ 24,17
Quinto Programa.....	291.609	205.099	R$ 24,43
Sexto Programa.....	170.000	170.000	R$51,65

Segundo Plano de Ações Restritas

O nosso segundo plano de outorga de ações preferenciais ("Segundo Plano de Ações Restritas") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 19 de junho de 2020. De acordo com suas disposições, os Beneficiários estão qualificados para receber as ações preferenciais objeto do plano.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas, aprovado pelo Comitê de Remuneração em 19 de junho de 2020, estabelece que 1,382,582 ações serão destinadas ao Primeiro Programa.

Primeiro Plano de Opção Virtual de Compra de Ações

Em 7 de agosto de 2018, o Comitê de Remuneração aprovou o Primeiro Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares"). O plano consiste em uma remuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações, uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano. Esses valores são registrados como uma provisão a pagar, com sua contrapartida no resultado do exercício, com base no valor justo das *Phantom Shares* outorgadas e pelo período de aquisição ao direito de exercício (*vesting period*). O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

As *Phantom Shares* exigem um período de aquisição de 4 anos, têm um tempo de duração de oito anos e o preço de exercício deve ser igual ao menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração. A volatilidade estimada foi calculada com base na volatilidade histórica de ações de companhias aéreas listadas nas bolsas de valores do Brasil e do restante da América Latina.

A despesa de remuneração baseada em ações durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 em relação às *Phantom Shares* foi de R$13.373 mil (sendo R$1.184 mil no exercício findo em 31 de dezembro de 2018) reconhecido na demonstração do resultado.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Primeiro Programa do Primeiro Plano de *Phantom Shares*

O Primeiro Programa de *Phantom Shares* ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 7 de agosto de 2018, contempla a outorga de 707.400 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R$20,43 por ação virtual.

Segundo Programa do Primeiro Plano de *Phantom Shares*

O Segundo Programa de *Phantom Shares* ("Segundo Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 5 de agosto de 2019, contempla a outorga de 405.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R$42,09 por ação virtual.

A tabela abaixo demonstra, em 30 de junho de 2020, a quantidade de opções virtuais outorgadas para todos os Beneficiários e o número de opções virtuais exercíveis relativas às *Phantom Shares*:

Phantom Shares	Quantidade de opções outorgadas	Total de opções em circulação
Primeiro Programa	707.400	560.908
Segundo Programa	405.000	405.000

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 Phaton Shares"). O plano consiste em uma remuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações, uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano. Esses valores são registrados como uma provisão a pagar, com sua contrapartida no resultado do exercício, com base no valor justo das Phantom Shares outorgadas e pelo período de aquisição ao direito de exercício (vesting period). O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

As opções emitidas de Phantom Shares exigem um período de aquisição entre 3 e 4 anos, têm um tempo de duração entre seis e oito anos e o preço de exercício deve ser igual ao menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Primeiro Programa do Segundo Plano Phantom Shares, aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020 contempla a outorga de 3,250,000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R$10,35 por ação virtual.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Segundo Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Segundo Programa do Segundo Plano Phantom Shares, aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020 contempla a outorga de 1,600,000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R$10,35 por ação virtual.

b. Principais objetivos do plano.

O Primeiro Plano de Opções, o Segundo Plano de Opções, o Terceiro Plano de Opções, o Plano de Ações Restritas e o Plano de Opção Virtual de Compra de Ações (em conjunto "Planos") foram criados como forma de incentivo ao incremento do nosso desempenho e à permanência em quadros de nossos principais administradores, gerentes e empregados, que entendemos ser essenciais para nós, e para nossas companhias controladas diretas e indiretas. Nossos Planos têm por objetivo (i) conferir a nossos administradores e empregados a oportunidade de participar, a longo prazo, de nosso sucesso por meio da participação em nosso capital; (ii) estimular o engajamento e comprometimento de nossos executivos e funcionários com a realização das nossas estratégias e objetivos corporativos; e (iii) proporcionar-lhes a oportunidade de participar de referidos resultados na medida em que os mesmos estejam refletidos no valor de nossas ações.

c. Forma como o plano contribui para esses objetivos

Ao possibilitar que os Beneficiários se tornem nossos acionistas em condições diferenciadas, esperamos incentivá-los a se comprometerem efetivamente com a criação de valor à nossa Companhia, bem como para exercerem suas funções considerando também seus interesses como nossos acionistas, integrando assim os objetivos sociais aos nossos planos de crescimento e maximizando nossos lucros, bem como gerando uma relação de longo prazo entre esses profissionais, a nossa Companhia e nossos acionistas. Os Planos ainda estimulam os Beneficiários, por meio do comprometimento de seus recursos próprios, a buscar a valorização imediata das ações, sem, contudo, prejudicar o crescimento e a valorização a longo prazo das ações. Atingimos, ainda, por meio deste modelo, a diluição dos nossos riscos e o compartilhamento dos nossos ganhos, por meio da valorização das ações adquiridas no âmbito dos Planos. Adicionalmente, esperamos que os modelos adotados sejam um eficaz mecanismo de retenção de administradores e empregados em face, principalmente, do compartilhamento da valorização das nossas ações.

d. Como o plano se insere na política de remuneração do emissor

Os Planos inserem-se em nossa política de remuneração na medida em que esta busca, além da retribuição justa e equivalente ao desempenho, a alavancagem de nossos resultados e a recompensa de nossos executivos.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

e. Como o plano alinha os interesses dos administradores e do emissor a curto, médio e longo prazo

As opções de compra de ações preferenciais, as ações restritas e as opções virtuais outorgadas com base nos Planos possuem diferentes mecanismos que permitem o alinhamento de interesses dos administradores em diferentes prazos. A divisão em lotes anuais e/ou mensais e a existência de períodos de carência diferenciados fazem com que os Beneficiários se comprometam com a constante valorização das nossas ações no curto, médio e longo prazo.

f. Número máximo de ações abrangidas

As ações preferenciais que resultarão do exercício das opções e das ações restritas outorgadas no âmbito dos Planos não poderão ultrapassar, durante todo o prazo de vigência dos Planos, o limite máximo acumulado de (i) 8.052.000 ações preferenciais no âmbito do Primeiro Plano de Opções; (ii) 4.297.649 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Opções; (iii) 11.679.389 ações preferenciais no âmbito no Terceiro Plano. A outorga máxima no âmbito do Primeiro Plano de Ações Restritas é de 1.895.813 ações preferenciais e o número máximo de opções de compra de ações no âmbito do Segundo Plano de Ações Restritas deverá contemplar a outorga anual de até 0,50% (cinco décimos por cento) das ações preernciais de emissão da Companhia no ano de 2020.

g. Número máximo de opções a serem outorgadas

O número máximo de opções de compra de ações preferenciais e ações restritas outorgadas no âmbito dos Planos é de 25.924.851.

h. Condições de aquisição de ações

Primeiro Plano de Opções

Nos termos dos Programas do Primeiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, de forma fracionada, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções se tornaram exercíveis quando da consumação da nossa oferta pública inicial de ações ("IPO"). Ainda, no âmbito do Segundo Programa, as Opções apenas poderão ser exercidas pelos beneficiários anualmente.

Segundo Plano de Opções

Nos termos do Segundo Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, de forma fracionada, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do Segundo Plano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Terceiro Plano de Opções

Nos termos do Terceiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 (cinco) anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do Terceiro Plano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

Plano de Ações Restritas

Nos termos do Plano de Ações Restritas, a aquisição do direito às Ações Restritas (ou "RSUs") outorgadas, acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquirido após 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. O direito às Ações Restritas, na extensão do direito às Ações Restritas outorgadas adquirido, se tornaram exercíveis mediante a consumação do IPO. Antes de nossa oferta pública inicial, no final de cada ano do Período Aquisitivo, pagamos aos beneficiários em dinheiro a parcela correspondente ao valor das ações restritas já adquiridas, pelo valor justo e sem adicionais. Em 2015, efetuamos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas concedidas em 2014 aos nossos funcionários estatutários no montante de R$ 1,25 milhão, em 2016 fizemos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas outorgadas em 2015 aos nossos funcionários estatutários totalizando R$ 1,59 milhão e em 7 de julho de 2017, realizamos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas concedidas em 2016 aos nossos funcionários estatutários totalizando R$ 2,09 milhões. Em 2018 as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário. Em 2019 as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário.

Phantom Shares

Nos termos do *Phantom Shares*, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, de forma fracionada, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. Em 2019, as opções virtuais disponíveis para exercício foram remuneradas em dinheiro conforme solicitação de exercício dos beneficiários.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

i. Critérios para fixação do preço de aquisição ou exercício

Primeiro Plano de Opções

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções outorgadas nos termos dos Planos será determinado pelo Comitê de Remuneração a seu único e exclusivo critério. De acordo com o estabelecido no Primeiro Plano de Opções, o Comitê de Remuneração determinará o preço da Opção do primeiro Programa, que foi fixado em R$3,42, equivalente a US$1,97, conforme convertido pela média das taxas de compra e venda de dólares norte-americanos utilizadas em nossos aumentos de capital ocorridos em 10 de março de 2008, 1º de julho de 2008, 9 de setembro de 2008 e 28 de agosto de 2009.

Já no Segundo Programa e Terceiro Programa, o preço de exercício por opção de ações de nossa emissão foi de R$6,44. A definição do preço de exercício foi realizada com base no valor do patrimônio líquido, à época da concessão do programa, dividido pelo número de ações preferenciais. O valor do Patrimônio Líquido foi calculado utilizando a metodologia DCF (*Discounted Cash Flow*), que traz a valor presente todos os fluxos de caixa esperados para a empresa. Esta metodologia foi corroborada pela média do múltiplo "Valor da Empresa / EBITDAR" de empresas congêneres, multiplicado pelo EBITDAR da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Azul Linhas Aéreas") do período, menos a nossa dívida líquida ajustada.

Segundo Plano de Opções

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções do Primeiro, Segundo e Terceiro Programas do Segundo Plano de Opções deve refletir o valor nominal de nossas ações no IPO, qual seja, o preço de R$21,00, reduzido de um desconto *pro rata* de 0% a 30%, que dependia da data do IPO, contando-se do respectivo exercício, conforme segue: (i) 0-10% se o IPO ocorresse dentro de 365 dias; (ii) 10-20% se nosso IPO ocorresse entre o dia 366 e o dia 730; (iii) 20-30% se o IPO ocorresse entre o dia 731 e o dia 1095; e (iv) até 30% (*flat)* se o IPO ocorresse entre o dia 1096 e o dia 1460.

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções do Quarto Programa do Segundo Plano de Opções deve refletir o menor valor nominal de nossas ações nos últimos trinta prévios à data da outorga, qual seja $ 22,57.

Terceiro Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R$11,85. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções, o modelo de opções europeias com datas de exercício mais restritas do que as opções americanas dos demais planos, o que aumenta o risco para o beneficiário e o incentivo de longo prazo projetado para retenção dos participantes, principais executivos da nossa Companhia.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Plano de Ações Restritas

O direito às Ações Restritas se tornaria exercível somente mediante (i) a venda da Companhia ou (ii) consumação do IPO. Assim, o direito se tornou exercível com a consumação do IPO. Ao final de cada ano do período aquisitivo, se nenhum destes eventos acontecesse, nós poderíamos optar por pagar aos Beneficiários a parcela correspondente ao valor das Ações Restritas outorgadas, sem qualquer acréscimo. As Ações Restritas do Primeiro, Segundo e Terceiro Programas do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que será convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00.

As Ações Restritas do Quarto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R$24,17.

As Ações Restritas do Quinto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R$24,43.

As Ações Restritas do Sexto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R$51,65.

Phantom Shares

O preço de aquisição de cada ação virtual correspondente às opções do Primeiro Programa de Phantom Shares deve refletir o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração, qual seja R$ 20,43.

O preço de aquisição de cada ação virtual correspondente às opções do Primeiro Programa de Phantom Shares deve refletir o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração, qual seja R$ 42,09.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

j. Critérios para fixação do prazo de exercício

Nos termos do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções, cada Beneficiário adquirirá direito às opções outorgadas, de forma fracionada, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após completado 01 (um) mês da data da emissão de notificação de seleção ou da data de início da relação de emprego ou de administração entre referido Beneficiário e a Companhia, ou, ainda, conforme o caso, da data em assumiu posição de administração ou gerência, o que acontecer por último, e à última em 48 (quarenta e oito) meses a contar da respectiva data de início. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Exceto se de outra forma determinado por nosso Comitê de Remuneração, as opções do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções apenas poderão ser exercidas pelo Beneficiário (a) na exata extensão em que seu direito ao exercício tenha sido adquirido (conforme descrito no item 13.4 “h” deste Formulário de Referência); e (b) desde que o IPO tenha ocorrido.

O terceiro plano possui um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 anos, de modo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total, sendo o prazo de exercício limitado a 15 dias contado de cada *vesting*, seguindo o modelo europeu de opções.

Adicionalmente, todas as opções do Primeiro Plano de Opções, do Segundo Plano de Opções, do Terceiro Plano de Opções, *Phantom Shares* e as Ações Restritas outorgadas poderão ser exercidas pelo Beneficiário na hipótese de “Venda da Companhia”, como evento de aceleração de todo o período aquisitivo. No âmbito dos Programas, “Venda da Companhia” é entendida como (a) incorporação, fusão, combinação, aquisição, mudança de controle, reorganização ou consolidação da Companhia, na qual os acionistas controladores da Companhia, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto, da entidade resultante da operação; ou (b) venda de participações societárias na Companhia ou outra operação ou série de operações na qual os acionistas, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto, da entidade resultante da operação.

Nosso Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar o período aquisitivo ou modificar o período de exercício das opções, opções virtuais e das ações restritas, no todo ou em parte, a qualquer momento.

k. Forma de liquidação

Nos termos dos Planos, nosso Conselho de Administração determinará, a seu exclusivo critério, mediante o recebimento de uma notificação de exercício de um Beneficiário, se a liquidação se dará por meio da subscrição de novas ações, ou da aquisição de ações mantidas em nossa tesouraria.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

l. Restrições à transferência das ações

As ações adquiridas ou subscritas nos termos dos Planos serão negociadas pelos Beneficiários sem nenhuma restrição, após o pagamento do respectivo preço de subscrição ou aquisição ter sido integralmente efetuado, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

m. Critérios e eventos que, quando verificados, ocasionarão a suspensão, alteração ou extinção do plano

Nossa Assembleia Geral é exclusivamente responsável pela alteração, suspensão ou extinção dos Planos e, ainda, a alteração dos programas ou implementação de troca de opções de compra de ações. Nenhuma alteração, suspensão ou extinção dos Planos poderá afetar adversamente os direitos e obrigações criados por Contratos de Opção celebrados no âmbito dos Planos, sem o consentimento prévio dos respectivos participantes.

n. Efeitos da saída do administrador dos órgãos da Companhia sobre seus direitos previstos no plano de remuneração baseado em ações

Em caso de encerramento de relação de emprego e/ou a resolução de qualquer contrato de prestação de serviços existentes (seja oral ou escrito) ou administração, conforme o caso, por justa causa, (a) todas as opções, ações restritas ou opções virtuais que tenham sido outorgadas ao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, serão automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização; e (b) as opções ou opções virtuais detidas pelo participante e que já forem exercíveis na data do encerramento não mais poderão ser exercidas.

Em caso de encerramento por qualquer outra razão que não justa causa, incluídos os casos de aposentadoria, pedido de demissão e morte, todas as opções ou opções virtuais que tenham sido outorgadas ao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização. Não obstante, o Comitê de Remuneração, a seu único e exclusivo critério, pode acelerar ou modificar o período de aquisição de tais opções e a alteração dos programas ou implementação de troca de opções de compra de ações.

As opções do Primeiro Plano e do Segundo Plano que já forem exercíveis na data de saída poderão ser exercidas. Com relação às opções virtuais, em caso de encerramento sem justa causa, caberá ao Beneficiário o direito de, no todo ou em parte, durante o prazo improrrogável de 12 (doze) meses a contar da data do encerramento da relação, exercer as opções virtuais que já possam ser exercidas no momento do encerramento da relação, desde que observados integralmente os Períodos Aquisitivos e Período de Vigência.

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

As tabelas a seguir apresentam informações quantitativas em relação à remuneração baseada em ações reconhecida em nosso resultado nos 3 últimos exercícios sociais e à prevista para o exercício corrente, do conselho de administração e da diretoria:

	Conselho de Administração			
	2º Plano de Opção de Compra de Ações			
	Programas			
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto
Data da outorga	30/06/2014	01/07/2015	01/07/2016	06/07/2017
Quantidade de opções outorgadas	13.364	–	–	–
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25%-30/06/2015 25%-30/06/2016 25%-30/06/2017 25%-30/06/2018	25%-01/07/2016 25%-01/07/2017 25%-01/07/2018 25%-01/07/2019	25%-01/07/2017 25%-01/07/2018 25%-01/07/2019 25%-01/07/2020	25%-01/07/2018 25%-01/07/2019 25%-01/07/2020 25%-01/07/2021
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$11,01	R$10,82	R$10,14	R$12,82

	Diretoria Estatutária			
	2º Plano de Opção de Compra de Ações			
	Programas			
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto
Data da outorga	30/06/2014	01/07/2015	01/07/2016	06/07/2017
Quantidade de opções outorgadas	1.318.302	180.562	216.198	251.453
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25%-30/06/2015 25%-30/06/2016 25%-30/06/2017 25%-30/06/2018	25%-01/07/2016 25%-01/07/2017 25%-01/07/2018 25%-01/07/2019	25%-01/07/2017 25%-01/07/2018 25%-01/07/2019 25%-01/07/2020	25%-01/07/2018 25%-01/07/2019 25%-01/07/2020 25%-01/07/2021
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$11,01	R$10,82	R$10,14	R$12,82

	Conselho de Administração
	3º Plano de Opção de Compra de Ações
	Primeiro Programa
Data da outorga	14/03/2017
Quantidade de opções outorgadas	8.689.465
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	20%-14/03/2018 20%-14/03/2019 20%-14/03/2020 20%-14/03/2021 20%-14/03/2022
Prazo máximo para exercício das opções	5 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$4,82

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

	Diretoria Estatutária
	3º Plano de Opção de Compra de Ações
	Primeiro Programa
Data da outorga	14/03/2017
Quantidade de opções outorgadas	436.030
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	20%-14/03/2018 20%-14/03/2019 20%-14/03/2020 20%-14/03/2021 20%-14/03/2022
Prazo máximo para exercício das opções	5 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$4,82

	Diretoria Estatutária					
	Plano de Ações Restritas					
	Programas					
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto	Quinto	Sexto
Data da outorga	30/06/2014	01/07/2015	01/07/2016	06/07/2017	07/08/2018	05/08/2019
Quantidade de opções outorgadas	231.924	51.429	60.952	62.887	57.144	35.625
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25%-30/06/2015 25%-30/06/2016 25%-30/06/2017 25%-30/06/2018	25%-01/07/2016 25%-01/07/2017 25%-01/07/2018 25%-01/07/2019	25%-01/07/2017 25%-01/07/2018 25%-01/07/2019 25%-01/07/2020	25%-06/07/2018 25%-06/07/2019 25%-06/07/2020 25%-06/07/2021	25%-07/08/2019 25%-07/08/2020 25%-07/08/2021 25%-07/08/2022	25%-05/08/2020 25%-05/08/2021 25%-05/08/2022 25%-05/08/2023
Prazo máximo para exercício das opções	Indeterminado	Indeterminado	Indeterminado	Indeterminado	Indeterminado	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$21,00	R$21,00	R$21,00	R$24,17	R$24,43	R$51,65

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

	Diretoria Estatutária	
	Phantom Shares	
	Primeiro Programa	Segundo Programa
Data da outorga	07/08/2018	05/08/2019
Quantidade de opções outorgadas	265.631	169.942
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25%- 07/08/2019 25%- 07/08/2020 25%- 07/08/2021 25%- 07/08/2022	25%- 05/08/2020 25%- 05/08/2021 25%- 05/08/2022 25%- 05/08/2023
Prazo máximo para exercício das opções	8 anos	8 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$26,50	R$18,47

Remuneração baseada em ações – Prevista para o exercício social de 31/12/2020

	Remuneração baseada em ações		Ações restritas (*)	
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00	11,00	4,00
N° de membros remunerados	3,00	4,00	0	4,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	10,4	16,5	N/A	28,7
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	11,8	16,1	N/A	28,7
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	2,7%	0,7%	N/A	0,2%

(*) As ações restritas foram concedidas em valor monetário e foram convertidas em unidades considerando o preço médio da faixa indicativa de preço da ação.

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

Remuneração baseada em ações – Prevista para o exercício social de 31/12/2020

	Phantom Shares (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	11,00	4,00
N° de membros remunerados	-	4,00
Preço médio ponderado de exercício:		
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	N/A	20,4
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	N/A	N/A
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	27,6
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	N/A	N/A

(*) O Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares") 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, não havendo assim diluição.

Remuneração baseada em ações – exercício social encerrado em 31/12/2019

	Remuneração baseada em ações		Ações restritas (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**	**Conselho de Administração**	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	11,00	4,00	11,00	4,00
N° de membros remunerados	3,00	3,00	0	3,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	9,4	16,1	N/A	22,6
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	11,8	N/A	N/A	42,1
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	15,6	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	2,7%	0,7%	N/A	0,2%

(*) As ações restritas foram concedidas em valor monetário e foram convertidas em unidades considerando o preço médio da faixa indicativa de preço da ação.

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

Remuneração baseada em ações – exercício social encerrado em 31/12/2019

	Phantom Shares (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	11,00	4,00
N° de membros remunerados	0	3,00
Preço médio ponderado de exercício:		
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	N/A	0,0
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	N/A	20,4
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	N/A	N/A

(*) O Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares") 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, não havendo assim diluição.

Remuneração baseada em ações – exercício social encerrado em 31/12/2018

	Remuneração baseada em ações		Ações restritas (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**	**Conselho de Administração**	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	10,67	4,00	10,67	4,00
N° de membros remunerados	3,00	3,00	0	3,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	8,9	12,8	N/A	21,5
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	11,9	11,2	N/A	20,7
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	2,7%	1,0%	N/A	0,1%

(*) As ações restritas foram concedidas em valor monetário e foram convertidas em unidades considerando o preço médio da faixa indicativa de preço da ação.

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

Remuneração baseada em ações – exercício social encerrado em 31/12/2017

	Remuneração baseada em ações		Ações restritas (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**	**Conselho de Administração**	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros.....	11,42	4,58	11,42	4,58
N° de membros remunerados.....	3,0	3,0	0	3,0
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social.....	7,9	10,0	N/A	21,0
(b) Das opções perdidas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social.....	6,4	7,8	N/A	24,3
(d) Das opções expiradas durante o exercício social.....	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas.....	2,7%	1,1%	N/A	0,1%

(*) As ações restritas foram concedidas em valor monetário e foram convertidas em unidades considerando o preço médio da faixa indicativa de preço da ação.

Observação: A informação constante nas Demonstrações Financeiras corresponde à totalidade das opções outorgadas a todos os nossos administradores até 31/12/2019 que incluem diretores não estatutários e gerentes.

13.6 - Opções em Aberto

Opções em aberto ao final do exercício social encerrado em 31/12/2019.

	Opções em aberto ao final do exercício social encerrado em 31/12/2019	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	11,00	4,00
N° de membros remunerados	0,0	3,00
Opções ainda não exercíveis		
Quantidade	0	205.567
Data em que se tornarão exercíveis	N/A	25%- 01/07/2020 25%- 01/07/2021 25%- 01/07/2022 25%- 01/07/2023
Prazo máximo para exercício das opções	8 anos	8 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Preço médio ponderado do exercício (*)	–	R$ 43,75
Valor justo das opções no último dia do exercício social	–	R$ 24,22
Opções exercíveis		
Quantidade	N/A	N/A
Prazo máximo para exercício das opções	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Preço médio ponderado de exercício	-	-
Valor justo das opções no último dia do exercício social	–	R$ 24,22
Valor justo do total das opções no último dia do exercício social	–	R$ 4.978.860

(*) Considera o preço médio ponderado do exercício das opções ainda não exercíveis.

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues

	Opções exercidas – exercício social encerrado em 31/12/2019									
	Conselho de Administração		**Diretoria estatutária**							
Outorgas	1º Plano de Opções – 2º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 1º Programa	2º Plano de Opções – 2º Programa	2º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 4º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa
Nº total de membros	11,00	11,00	4,00							
Nº de membros remunerados	3,00	3,00	3,00							
Opções exercidas										
Número de ações	9.600	1.737.893	N/A	N/A	N/A	25.858	11.878	11.880	39.704	87.206
Preço médio ponderado de exercício	R$6,44	R$ 11,85	R$ 3,42	R$ 6,44	R$ 6,44	R$ 19,15	R$ 14,51	R$ 14,50	R$22,57	R$ 11,85
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	R$ 497.664	R$ 80.690.372	N/A	N/A	N/A	R$ 1.011.824	R$ 519.900	R$ 520.106	R$ 1.417.830	R$ 4.048.975
Outorgas			Plano de Ações Restritas – 1º Programa	Plano de Ações Restritas – 2º Programa	Plano de Ações Restritas – 3º Programa	Plano de Ações Restritas – 4º Programa	Plano de Ações Restritas – 5º Programa			
Ações entregues										
Número de ações entregues	N/A	N/A	N/A	12.857	15.237	15.722	14.288	N/A	N/A	N/A
Preço médio ponderado de aquisição	N/A	N/A	N/A	R$ 42,09	R$ 42,09	R$ 42,09	R$ 42,09	N/A	N/A	N/A
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações adquiridas	N/A	N/A	N/A	R$ 208.155	R$ 246.687	R$ 254.539	R$ 231.323	N/A	N/A	N/A

Opções exercidas – exercício social encerrado em 31/12/2018								
	Conselho de Administração	**Diretoria estatutária**						
Outorgas	3º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 1º Programa	2º Plano de Opções – 2º Programa	2º Plano de Opções – 3º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa
Nº total de membros	10,67	4,00						
Nº de membros remunerados	3,00	3,00						

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues

Opções exercidas								
Número de ações	1.737.893	144.000	68.000	144.000	395.642	47.518	29.998	87.206
Preço médio ponderado de exercício	R$ 11,85	R$ 3,42	R$ 6,44	R$ 6,44	R$ 19,15	R$ 14,51	R$ 14,50	R$ 11,85
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	R$ 41.970.116	R$ 4.691.520	R$ 2.010.080	R$ 4.256.640	R$ 6.666.568	R$ 1.021.162	R$ 644.957	R$ 2.106.025
Outorgas		Plano de Ações Restritas – 1º Programa	Plano de Ações Restritas – 2º Programa	Plano de Ações Restritas – 3º Programa	Plano de Ações Restritas – 4º Programa			
Ações entregues								
Número de ações entregues	N/A	57.980	12.857	15.239	15.723	N/A	N/A	N/A
Preço médio ponderado de aquisição	N/A	R$ 20,71	R$ 20,71	R$ 20,71	R$ 20,71	N/A	N/A	N/A
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações adquiridas	N/A	R$ 886.514	R$ 196.584	R$ 233.004	R$ 240.405	N/A	N/A	N/A

Opções exercidas – exercício social encerrado em 31/12/2017					
	Conselho de Administração	**Diretoria estatutária**			
Outorgas	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 1º Programa
Nº total de membros	11,42	4,58			
Nº de membros remunerados	3,00	3,00			
Opções exercidas					
Número de ações	6.400	196.000	96.000	96.000	153.955
Preço médio ponderado de exercício	R$ 6,44	R$ 3,42	R$ 6,44	R$ 6,44	R$ 15,16
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	R$ 129.862	R$ 4.568.956	R$ 1.947.936	R$ 1.947.936	R$ 1.781.413
Ações entregues					
Número de ações entregues	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Preço médio ponderado de aquisição	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações adquiridas	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

13.8 - Precificação Das Ações/opções

a. Modelo de precificação

O modelo utilizado pela Companhia para precificação das opções outorgadas a seus administradores e funcionários com alto potencial é o modelo Black & Scholes, que considera em seu racional de cálculo as seguintes variáveis: volatilidade, dividendo esperado, taxa de retorno livre de risco e valor justo da opção na data da concessão. O modelo opera com as seguintes suposições explícitas: (i) é possível emprestar e tomar emprestado a uma taxa de juros livre de risco constante e conhecida; (ii) o preço segue um Movimento Browniano Geométrico (MBG) com tendência (*drift*) e volatilidade constantes; (iii) não há custos de transação; (iv) a ação não paga dividendos (veja abaixo para extensões que aceitem pagamento de dividendos); e (v) não há restrições para a venda a descoberto. O modelo trata apenas opções europeias (*call*). A partir dessas condições ideais no mercado para um ativo (e para a opção sobre o ativo), demonstra-se que o valor de uma opção varia apenas com o preço da ação e com o tempo até o vencimento.

b. Dados e premissas utilizadas no modelo de precificação, incluindo o preço médio ponderado das ações, preço de exercício, volatilidade esperada, prazo de vida da opção, dividendos esperados e a taxa de juros livre de risco

Plano de Opção de Compras de Ações

	Primeiro Plano de Opção		
	1º Programa	**2º Programa**	**3º Programa**
Total de opções concedidas	5.032.800	1.572.000	656.000
Reunião do Comitê de remuneração	11-dez-09	24-mar-11	05-abr-11
Total de opções em circulação	303.700	284.000	12.460
Preço médio ponderado	R$3,42	R$6,44	R$6,44
Preço de exercício da ação	R$3,42	R$6,44	R$6,44
Valor justo da opção na data da concessão	R$1,93	R$4,16	R$4,16
Volatilidade estimada do preço da ação	47,67%	54,77%	54,77%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	8,75%	12,00%	12,00%
Vencimento médio remanescente (em anos)	-	-	-
Duração da ação	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo médio	7 anos	7 anos	7 anos

13.8 - Precificação Das Ações/opções

	Segundo Plano de Opção			
	1º Programa	**2º Programa**	**3º Programa**	**4º Programa**
Total de opções concedidas	2.169.122	627.810	820.250	680.467
Reunião do Comitê de remuneração	30-jun-14	01-jul-15	01-jul-16	06-jul-17
Total de opções em circulação	861.197	231.638	391.176	494.491
Preço médio ponderado	R$19,15	R$14,51	R$14,50	R$22,57
Preço de exercício da ação	R$19,15	R$14,51	R$14,50	R$22,57
Valor justo da opção na data da concessão	R$11,01	R$10,82	R$10,14	R$12,82
Volatilidade estimada do preço da ação	40,59%	40,59%	43,07%	43,35%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	12,46%	15,69%	12,21%	10,26%
Vencimento médio remanescente (em anos)	-	0,4	1,5	2,2
Duração da ação	8 anos	8 anos	8 anos	10 anos
Prazo médio	4,5 anos	4,5 anos	4,5 anos	5,5 anos

	Terceiro Plano de Opção
	1º Programa
Total de opções concedidas	9.343.510
Reunião do Comitê de remuneração	14-mar-17
Total de opções em circulação	5.606.106
Preço médio ponderado	R$11,85
Preço de exercício da ação	R$11,85
Valor justo da opção na data da concessão	R$4,82
Volatilidade estimada do preço da ação	50,64%
Dividendo esperado	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	11,32%
Vencimento médio remanescente (em anos)	2,2
Duração da ação	5 anos
Prazo médio	5 anos

Prazo de vencimento da opção: 15 dias após *vesting*. Prorrogável para o ano seguinte até o limite de 5 anos após a data do primeiro grant do programa.

13.8 - Precificação Das Ações/opções

De acordo com os Planos, "Encerramento" significará o encerramento da relação de emprego ou administração e/ou a resolução de qualquer contrato de prestação de serviços existente (seja oral ou escrito) entre o grupo e um participante selecionado. Em caso de Encerramento por Justa Causa, (a) todas as opções que tiverem sido outorgadas ao participante selecionado, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização; e (b) as opções detidas pelo participante selecionado e que já forem passíveis de exercício na data do Encerramento não mais poderão ser exercidas.

Em caso de Encerramento por qualquer outra razão que não justa causa, incluídos os casos de aposentadoria, pedido de demissão e morte, todas as opções que tiverem sido outorgadas ao participante selecionado, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização. O Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar ou modificar o período de aquisição das opções outorgadas.

Plano de Ações Restritas

Prazo de vencimento do plano de ação restrita: indeterminado

As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, pelo preço de R$21,00. A despesa de remuneração baseada em ações restritas nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017 foi de R$ 6,2 milhões, R$6,3 milhões e R$10,0 milhões, respectivamente.

	Reunião do Comitê de remuneração	Total de opções concedidas	Total de ações em circulação	Valor justo da ação (em reais)
1º programa	30-jun-14	487.670	7.934	R$ 21,00
2º programa	01-jul-15	294.286	8.094	R$ 21,00
3º programa	01-jul-16	367.184	75.527	R$ 21,00
4º programa	06-jul-17	285.064	122.740	R$ 24,17
5º programa	07-ago-18	291.609	205.099	R$ 24,43
6º programa	05-ago-19	170.000	170.000	R$51,65
		1.895.813	589.394	

13.8 - Precificação Das Ações/opções

Phantom Shares

	Phantom Shares	
	1º Programa	**2º Programa**
Total de opções concedidas	707.400	405.000
Reunião do Comitê de remuneração	07-ago-18	05-ago-19
Total de opções em circulação	560.908	405.000
Preço médio ponderado	R$20,43	R$42,09
Preço de exercício da ação	R$20,43	R$42,09
Valor justo da opção	R$40,41	R$25,34
Volatilidade estimada do preço da ação	34,00%	38,8%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	6,40%	6,40%
Vencimento médio remanescente (em anos)	2,8	3,6
Duração da ação	8 anos	8 anos
Prazo médio	6 anos	4,5 anos

c. Método utilizado e as premissas assumidas para incorporar os efeitos esperados de exercício antecipado

Para as opções a Companhia mensura o valor justo dos direitos sobre a valorização de ações, mediante a aplicação do modelo Black & Scholes de precificação de opções na data de concessão, registrando tal despesa como “despesas gerais e administrativas” ao longo do período de carência das opções.

O modelo Black & Scholes considera em seu racional matemático as seguintes premissas: preço de compra da opção, preço de venda da opção, preço da ação no momento atual, preço do exercício, taxa de juros livre de risco, tempo para vencimento da opção (expresso em anos) e volatilidade do preço da ação.

Exceto se de outra forma determinado pelo Conselho de Administração, qualquer opção apenas poderá ser exercida (a) na exata extensão em que o direito a exercício for adquirido, e (b) na ocorrência de um dos seguintes eventos: (i) Venda da Companhia, ou (ii) consumação do IPO. Estas são as duas possibilidades de exercício e o pagamento das ações subscritas e/ou adquiridas em conformidade com opção outorgada nos termos do plano. O pagamento será efetuado à vista mediante o exercício das opções, com fundos de disponibilidade imediata.

13.8 - Precificação Das Ações/opções

d. Forma de determinação da volatilidade esperada

A volatilidade estimada foi calculada com base na volatilidade histórica de ações de empresas aéreas listadas na bolsa de valores do Brasil e em bolsas de valores de Países da América Latina.

e. Se alguma outra característica da opção foi incorporada na mensuração de seu valor justo

Todos os critérios utilizados na mensuração do valor justo das opções foram descritos anteriormente.

13.9 - Participações Detidas Por Órgão

Acionistas	Quantidade de ações	(%)	Quantidade de opções outorgadas	(%)(**)	Quantidade de ações restritas	(%)
Conselho de Administração						
Ordinárias	622.406.638	67,00	–	0,00	–	0,00
Preferenciais	11.542.232	3,50	5.243.043	1,59	–	0,00
Diretoria Estatutária(*)						
Ordinárias	–	0,00	–	0,00	–	0,00
Preferenciais	687.116	0,21	1.511.700	0,46	125.160	0,04
Administradores Não Estatutária						
Ordinárias	–	0,00	–	0,00	–	0,00
Preferenciais	206.232	0,06	1.939.473	0,59	556.222	0,17

(*) As ações detidas por administradores que exercem simultaneamente a função de diretores e membros do conselho de administração foram divulgadas na linha do Conselho de Administração, em linha com as informações divulgadas nos formulários do art. 11 da instrução CVM 358, de 3 de janeiro de 2002.

(**) Cálculo feito pela divisão de valores mobiliários pelo número total de ações preferenciais emitidas na data deste Formulário de Referência.

13.10 - Informações Sobre Planos de Previdência Conferidos Aos Membros do Conselho de Administração E Aos Diretores Estatutários

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Nº de membros	11,00	4,00	–
N° de membros remunerados	1,00	3,00	
Nome do plano	401-K	AzulPrev	–
Quantidade de administradores que reúnem as condições para se aposentar	Nenhum Administrador	Nenhum Administrador	–
Condições para se aposentar antecipadamente	Nenhum Administrador	Nenhum Administrador	–
Valor atualizado das contribuições acumuladas no plano de previdência até o encerramento do último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	86.667,33	614.198,47	–
Valor total acumulado das contribuições realizadas durante o último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	16.121,59	180.003,45	–
Se há possibilidade de resgate antecipado e quais as condições	Somente quando ocorre o desligamento do tripulante ou através de alguma necessidade (de acordo com um regulamento)	Sim, mediante manifestação do titular, somente das suas contribuições	–

13.11 - Remuneração Individual Máxima, Mínima E Média do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária E do Conselho Fiscal

Valores anuais

	Diretoria Estatutária			Conselho de Administração		
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
Nº de membros	4,00	4,00	4,58	11,00	10,67	11,42
Nº de membros remunerados	4,00	4,00	4,58	10,00	10,67	11,42
Valor da maior remuneração(Reais)	6.978.955,34	5.626.162,21	6.451.703,64	11.460.067,00	12.853.920,00	4.608.360,00
Valor da menor remuneração(Reais)	1.390.576,78	1.195.449,21	847.421,37	28.000,00	7.000,00	28.000,00
Valor médio da remuneração(Reais)	4.117.711,37	3.177.147,10	4.398.087,75	1.347.707,00	1.364.105,00	545.057,00

Observação

Diretoria Estatutária

Conselho de Administração

13.12 - Mecanismos de Remuneração ou Indenização Para os Administradores em Caso de Destituição do Cargo ou de Aposentadoria

Dispomos de seguro de Responsabilidade Civil para Conselheiros, Diretores e/ou Administradores - D&O (Directors & Officers) que garante cobertura aos segurados no caso de reclamações de terceiros, processos judiciais, multas, custos de defesa, custos de fiança, caução judicial, entre outras coberturas abrangentes, relacionadas aos atos de gestão praticados no exercício das atribuições da administração da sociedade. O prêmio atual do nosso seguro de responsabilidade civil dos Administradores (D&O) é US$ 400.000. A cobertura de responsabilidade civil dos Administradores e da Sociedade (D&O) em nossa apólice atual é de US$ 50.000.000 que contém um valor dedicado a coberturas de eventuais multas até o limite de US$ 5.000.000.

Até a data deste Formulário de Referência, não possuímos mecanismos de remuneração ou indenização para os nossos administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria.

13.13 - Percentual na Remuneração Total Detido Por Administradores E Membros do Conselho Fiscal Que Sejam Partes Relacionadas Aos Controladores

Órgão	2019	2018	2017
Conselho de Administração	84,70%	88,34%	74,06%
Diretoria Estatutária	0%	0%	0%
Conselho Fiscal.....	N/A	N/A	N/A

13.14 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal, Agrupados Por Órgão, Recebida Por Qualquer Razão Que Não A Função Que Ocupam

Não há valores a serem informados, dado que os membros de nossa diretoria estatutária e Conselho de Administração não receberam quaisquer valores que não aqueles em decorrência da função ocupada.

13.15 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal Reconhecida no Resultado de Controladores, Diretos ou Indiretos, de Sociedades Sob Controle Comum E de Controladas do Emissor

A remuneração de nossos administradores informada no item 13.2 acima foi reconhecida no resultado de nossa controlada Azul Linhas Aéreas.

13.16 - Outras Informações Relevantes

O número de membros remunerados do Conselho de Administração, Conselho Fiscal (quando instalado) e Diretoria Estatutária da Companhia foram calculados em linha com as disposições do Ofício-Circular/CVM/SEP/ nº02/2020, conforme detalhado nas planilhas abaixo em cada exercício social:

EXERCÍCIO SOCIAL PREVISTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

Mês	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Janeiro	10	4	N/A
Fevereiro	10	4	N/A
Março	10	4	N/A
Abril	11	4	N/A
Maio	11	4	N/A
Junho	11	4	N/A
Julho	11	4	N/A
Agosto	11	4	N/A
Setembro	11	4	N/A
Outubro	11	4	N/A
Novembro	11	4	N/A
Dezembro	11	4	N/A
Média	10,75	4	N/A

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019

Mês	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Janeiro	10	4	N/A
Fevereiro	10	4	N/A
Março	10	4	N/A
Abril	10	4	N/A
Maio	10	4	N/A
Junho	10	4	N/A
Julho	10	4	N/A
Agosto	10	4	N/A
Setembro	10	4	N/A
Outubro	10	4	N/A
Novembro	10	4	N/A
Dezembro	10	4	N/A
Média	10	4	N/A

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018

Mês	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Janeiro	12	4	N/A
Fevereiro	12	4	N/A
Março	12	4	N/A
Abril	11	4	N/A
Maio	11	4	N/A
Junho	11	4	N/A
Julho	9	4	N/A
Agosto	10	4	N/A
Setembro	10	4	N/A
Outubro	10	4	N/A
Novembro	10	4	N/A
Dezembro	10	4	N/A
Média	10,67	4	N/A

13.16 - Outras Informações Relevantes

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2017

Mês	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Janeiro	11	5	N/A
Fevereiro	11	5	N/A
Março	11	5	N/A
Abril	11	5	N/A
Maio	11	5	N/A
Junho	11	5	N/A
Julho	11	5	N/A
Agosto	12	4	N/A
Setembro	12	4	N/A
Outubro	12	4	N/A
Novembro	12	4	N/A
Dezembro	12	4	N/A
Média	11,42	4,58	N/A

14.1 - Descrição Dos Recursos Humanos

a. Número de empregados (total, por grupos com base na atividade desempenhada e por localização geográfica)

Trabalhamos para aumentar a eficiência e produtividade de nossos Tripulantes. Em 30 de junho de 2020, tínhamos 62 funcionários por aeronave, em comparação aos 123 da Gol, conforme suas mais recentes informações intermediárias divulgadas. A tabela a seguir apresenta o número de nossos Tripulantes, como chamamos nossos funcionários, por categoria e o número de funcionários ao final do período por aeronave no final dos períodos indicados:

	Período de seis meses findo em 30 de junho de	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de		
	2020	2019	2018	2017
Tripulação				
Pilotos	1.461	1.846	1.741	1.633
Comissários de bordo	984	2.936	2.351	2.217
Pessoal de Aeroporto	2.190	3.293	3.165	2.903
Pessoal de manutenção	1.795	2.217	2.063	1.835
Call Center	551	917	924	899
Outros	1.691	1.980	1.563	1.391
Total	**8.671**	**13.189**	**11.807**	**10.878**
Funcionários no final do período por aeronave	62	93	94	89

A tabela abaixo demonstra o número de empregados em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, divididos por localização geográfica.

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2017		
	Brasil	Resto do mundo	Total
Tripulantes	10.820	58	10.878

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2018		
	Brasil	Resto do mundo	Total
Tripulantes	11.696	111	11.807

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2019		
	Brasil	Resto do mundo	Total
Tripulantes	13.089	100	13.189

	Período de seis meses findo em 30 de junho de 2020		
	Brasil	Resto do mundo	Total
Tripulantes	8.565	106	8.671

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.

30/06/2020	30/12/2019	30/12/2018	30/12/2017
0,56%	1,18%	0,96%	1,08%

14.2 - Alterações Relevantes - Recursos Humanos

As alterações dos números divulgados no item 14.1 acima decorrem da nossa necessidade de contratação em razão da expansão de nossos negócios nos períodos indicados.

14.3 - Descrição da Política de Remuneração Dos Empregados

a. política de salários e remuneração variável

Nossa estratégia de remuneração é competitiva e foi projetada para reter tripulantes talentosos e motivados e para alinhar os interesses de nossos tripulantes com os nossos. A remuneração inclui salários mensais, pagamentos por hora trabalhada e benefícios pagos a nossos Tripulantes. Tais benefícios compreendem, dentre outros, assistência médica, assistência odontológica, reembolso de despesas com creches, seguro de vida, assistência funeral, assistência psicossocial nos termos de nosso programa Psicologia Viva, auxílio escolar (concedido apenas para diretores executivos expatriados), auxílio moradia (concedido apenas para diretores executivos expatriados), empréstimo consignado, gratificações, previdência privada, passagens aéreas, vale-transporte, vale-alimentação e vale-refeição.

Acreditamos que temos uma vantagem de custo em comparação com nossos pares do setor, no que se refere a ordenados, salários e benefícios, em razão da alta produtividade dos empregados - medida pelo número médio de empregados por aeronave. Também nos beneficiamos de custos trabalhistas em geral mais baixos, quando comparado com outros países, o que é, de certa forma, compensado pelos impostos sobre a folha de pagamento.

Nesse sentido, possuímos política de salários e remuneração variável, cujo objetivo é definir regras e procedimentos de evolução/mudança de cargos e salários e dos programas de recompensa, destinada a todos os nossos empregados, com exceção dos tripulantes de voo, que possuem regras próprias.

Os salários são administrados dentro das faixas salariais de cada classe de cargos, conforme nossa tabela salarial, sendo que (i) em regra, todo empregado é admitido com salário de acordo com a faixa salarial estabelecida para seu cargo; e (ii) o salário de um novo cargo é definido pelo nosso departamento de Recursos Humanos, após processo de avaliação e classificação, com base nas atribuições do respectivo cargo.

As alterações salariais poderão ocorrer nas seguintes situações: (i) após período de experiência, se acordado durante o processo seletivo; (ii) em razão de promoção; (iii) por mérito, após processo anual de avaliação de desempenho e competências e considerando a nossa disponibilidade orçamentária; (iv) em virtude de reclassificação do cargo, isto é, quando um cargo recebe atribuições adicionais, de maior complexidade e responsabilidade, que justifiquem a reclassificação para uma classe mais alta na estrutura de cargos; e (v) em razão de determinação constante em Acordo Coletivo de Trabalho.

Adicionalmente, possuímos um Programa de Recompensa – PLR/Bônus/Prêmio, que consiste em recompensar financeiramente os nossos empregados após o cumprimento de metas em determinado ano fiscal. Os valores de Bônus e PLR a serem concedidos por nós são definidos com base nos resultados dos nossos negócios, naquele exercício fiscal, sendo que dependendo de nossos resultados, o objetivo máximo para pagamento poderá ou não ser atendido.

14.3 - Descrição da Política de Remuneração Dos Empregados

O Programa de Recompensa é utilizado por nós como fator de incentivo ao desempenho dos nossos empregados e ocorre de duas maneiras: (i) por meio de PLR/Prêmio ("Participação nos Lucros e Resultados"), sendo aplicado para cargos até o nível de coordenação; e (ii) por meio de Bônus/Prêmio, aplicado aos cargos de nível gerencial e os demais cargos acima deste.

b. política de benefícios

Nossos colaboradores são elegíveis a benefícios diversos de acordo com o cargo e de acordo com as convenções coletivas ou por nossa liberalidade. Oferecemos a nossos empregados os seguintes benefícios: (i) seguro de vida; (ii) assistência médica; (iii) assistência odontológica; (iv) vale refeição; (v) vale alimentação; (vi) previdência privada; (vii) empréstimo consignado, (viii) auxílio creche; (ix) auxílio funeral; (x) Psicologia Viva e (xi) vale transporte. Além disso, concedemos para diretores e executivos expatriados: (i) auxílio escola; (ii) auxílio moradia e (iii) passagens aéreas.

Os benefícios são oferecidos de acordo com a localidade e o nível hierárquico de nossos colaboradores, sendo que nem todos fazem jus a todos os benefícios.

Além disso, possuímos o programa Psicologia Viva que tem por objetivo restabelecer o bem-estar emocional e psicológico do Tripulante-Azul e de sua família, resultando em melhoria na qualidade de vida tanto profissional quanto pessoal.

Oferecemos também extenso treinamento para nossos tripulantes, que enfatiza a importância da segurança. Em cumprimento às normas de segurança brasileiras e internacionais da IATA, oferecemos treinamento para nossos pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção, gerentes e administradores e tripulantes para atendimento ao cliente (aeroporto e *call center*). Instituímos medidas para prestação de contas pelo empregado por ocasião da contratação e constantemente após a contratação, de forma a manter a qualidade de nossa tripulação e do atendimento ao cliente. Atualmente operamos quatro simuladores de voo no nosso centro de treinamento, conhecido como Universidade Azul, localizado ao lado do aeroporto de Viracopos em Campinas.

c. características dos planos de remuneração baseados em ações dos empregados não-administradores, identificando: (i) grupos de beneficiários; (ii) condições para exercício; (iii) preços de exercício; (iv) prazos de exercício; e (v) quantidade de ações comprometidas pelo plano

De acordo com nossos Planos, estão qualificados para receber Opções, Ações Restritas e Phantom Shares os nossos principais administradores, gerentes e empregados essenciais, inclusive de quaisquer de nossas controladas, diretas e indiretas.

As características dos nossos Planos estão descritas no item 13.4.(a) deste Formulário de Referência.

14.4 - Descrição Das Relações Entre O Emissor E Sindicatos

Negociamos anualmente (data base 1º de dezembro) a renovação das Convenções Coletivas de Trabalho. A negociação se dá entre o SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e as Federações (FENTAC e FNTTA) que representam os sindicatos das categorias profissionais dos aeroviários e aeronautas.

Em 30 de junho de 2020, possuíamos relação com os seguintes sindicatos (12):

SNEA (“Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias”).
Sindicato Nacional dos Aeronautas;
Sindicato Nacional dos Aeroviários;
Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo (“SAESP”);
Sindicato dos Aeroviários de Guarulhos;
Sindicato dos Aeroviários de Pernambuco;
Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre;
Sindicato dos Aeroviários do Amazonas (“SINDAMAZON”);
Sindicato Municipal dos Aeroviários do Rio de Janeiro (“SIMARJ”);
Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais (“SAM”);
Sindicato dos Aeroviários de Campinas, Sorocaba e Jundiaí – (“Sindaerocamp”); e
Sindicato dos Aeroviários do Estado de Alagoas.

Nos 3 (três) últimos exercícios sociais e no exercício social corrente não tivemos ocorrência de greves e/ou paralisações de nenhuma categoria.

14.5 - Outras Informações Relevantes - Recursos Humanos

Em 2020, tendo em vista os impactos da pandemia da Covid-19 e da diminuição das atividades das companhias aéreas e do setor de aviação como um todo, a Companhia divulgou uma série de medidas emergenciais para preservação do caixa em um cenário de incertezas, a fim de reforçar sua solidez financeira e a resiliência dos seus negócios. Também em decorrência da pandemia da Covid-19, a Companhia teve uma redução no quadro de empregados de aproximadamente 25% em 30 de junho de 2020.

Dentre as medidas implementadas, estão as reduções e postergações de gastos com recursos humanos, conforme abaixo:

- Programa de Licença Não Remunerada Voluntária, com previsão de períodos de suspensão de contratos de trabalho, seguidos de garantia de emprego provisória proporcional ao período de afastamento.

- Acordos Coletivos de Trabalho firmados entre a Companhia e Sindicatos representantes dos empregados em diversas localidades, com adoção de medidas referentes à:

  (i) Redução proporcional de jornada de trabalho e salário, seguidas de garantia provisória proporcional ao período de redução de jornada de trabalho e salário;
  (ii) Suspensão temporária dos contratos de trabalho, seguida de de garantia de emprego provisória proporcional ao período de afastamento;
  (iii) Pagamento de ajuda compensatória mensal durante o período que durar a suspensão dos contratos de trabalho;
  (iv) Utilização do “Benefício Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda” oferecido pelo Governo para os casos de redução proporcional da jornada de trabalho e do salário e de suspensão dos contratos de trabalho;
  (v) Prorrogação dos períodos de compensação da jornada de trabalho;
  (vi) Concessão e antecipação de férias coletivas e/ou individuais, com possibilidade de adiamento do pagamento do terço de férias;
  (vii) Adiamento do pagamento da Participação nos Lucros e Resultados (PLR);
  (viii) Implementação de teletrabalho;
  (ix) Programa de Incentivo a Demissão;
  (x) Programa de Aposentadoria Incentivada;
  (xi) Possibilidade de recontratação de empregados dispensados, independentemente do lapso temporal (sem a observância de período mínimo contado da demissão);
  (xii) Possibilidade de negociação individual com aeroviários hiperssuficientes (nos termos do artigo 444 da Consolidação das Leis do Trabalho);
  (xiii) Possibilidade de agrupamento de folgas;
  (xiv) Flexibilização da periodicidade e publicação das escalas de trabalho.

- Elaboração de protocolos, manuais e orientações voltadas à preservação da saúde dos tripulantes;

14.5 - Outras Informações Relevantes - Recursos Humanos

- Emissão de boletins e comunicados sobre temas relacionados à pandemia do novo Coronavírus (instruções de médicos sobre o assunto, saúde mental, teletrabalho, atendimento de clientes, uso de máscaras, protocolo médico, dicas de alimentação, dentre outros).

Em vista da redução no quadro de empregados da Companhia, está em curso na Procuradoria Regional do Trabalho no Município de Barueri (Ministério Público do Trabalho da 2ª Região/SP) o Inquérito Civil n. 000539.2020.02.002/4, que visa investigar suposta demissão em massa de empregados da Companhia. A Companhia vem atendendo as solicitações feitas pelo Ministério Público do Trabalho, apresentando documentos e esclarecimentos e participando de audiências telepresenciais quando solicitado. Caso o Ministério Público do Trabalho entenda que não houve descumprimento por parte da Companhia, o Inquérito Civil será arquivado. Caso se entenda que houve descumprimento, poderá ser proposto pelo Ministério Público do Trabalho Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) ou ajuizada Ação Civil Pública sobre o tema.

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais (Unidades)**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações (Unidades)**	**Total ações %**
Detalhamento por classes de ações (Unidades)					
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
Rio Novo Locações Ltda.					
04.373.710/0001-18	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017	
Não					
24.524.564	2,640%	0	0,000%	24.524.564	1,943%
BlackRock, Inc.					
	Norte-Americana	Não	Não	06/11/2020	
Sim	Citibank DTVM S.A.		Juridica	33.868.597/0001-40	
0	0,000%	16.860.744	5,055%	16.860.744	1,335%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
Fidelity Management and Research Company LLC					
	Norte-Americana	Não	Não	15/04/2021	
Sim	Citibank DTVM S.A.		Juridica	33.868.597/0001-40	
0	0,000%	17.571.120	5,268%	17.571.120	1,392%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
Calfinco, INC.					
22.699.769/0001-82	Americana	Sim	Não	27/04/2018	
Sim	George Pikielny		Fisica	004.756.538-15	
0	0,000%	26.995.316	8,093%	26.995.316	2,138%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista						
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**		
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo pessoa**	**CPF/CNPJ**		
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais (Unidades)**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações (Unidades)**	**Total ações %**	
Detalhamento por classes de ações (Unidades)						
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**				
Saleb II Founder 1 LLC						
09.374.308/0001-71	Norte-Americana	Não	Sim	19/09/2017		
Sim	John Peter Rodgerson		Fisica	233.337.188-98		
0	0,000%	390.218	0,117%	390.218	0,031%	
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**				
TOTAL	0	0,000%				
David Gary Neeleman						
744.573.731-68	Brasileira-SP	Sim	Sim			
Não						
622.406.638	67,000%	5.201.572	1,559%	627.608.210	49,711%	
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**				
TOTAL	0	0,000%				
Capital Research Global Investors						
	Norte Americana	Não	Não	11/03/2020		
Sim	J.P. Morgan S.A. Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários		Juridica	33.851.205/0001-30		
0	0,000%	35.453.454	10,629%	35.453.454	2,808%	
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**				
TOTAL	0	0,000%				

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais (Unidades)**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações (Unidades)**	**Total ações %**
Detalhamento por classes de ações (Unidades)					
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
Trip Investimentos Ltda.					
15.300.240/0001-89	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017	
Não					
79.705.144	8,580%	7.528.567	2,257%	87.233.711	6,910%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
Trip Participações S.A.					
09.229.532/0001-70	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017	
Não					
202.328.712	21,780%	10.702.473	3,209%	213.031.185	16,874%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
OUTROS					
0	0,000%	212.533.457	63,719%	212.533.457	16,833%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
AÇÕES EM TESOURARIA - Data da última alteração: 31/03/2021					
0	0,000%	312.462	0,094%	312.462	0,025%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
TOTAL					
928.965.058	100,000%	333.549.383	100,000%	1.262.514.441	100,000%

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA					
ACIONISTA					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Detalhamento de ações (Unidades)					
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais (Unidades)**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações (Unidades)**	**Total ações %**
CONTROLADORA / INVESTIDORA				**CPF/CNPJ acionista**	**Composição capital social**
Saleb II Founder 1 LLC				**09.374.308/0001-71**	
David Gary Neeleman					
744.573.731-68	Brasileira-SP	Não	Sim		
Não					
1	100,000	0	0,000	1	100,000
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0.000			
OUTROS					
0	0,000	0	0,000	0	0,000
TOTAL					
1	100,000	0	0,000	1	100,000

15.3 - Distribuição de Capital

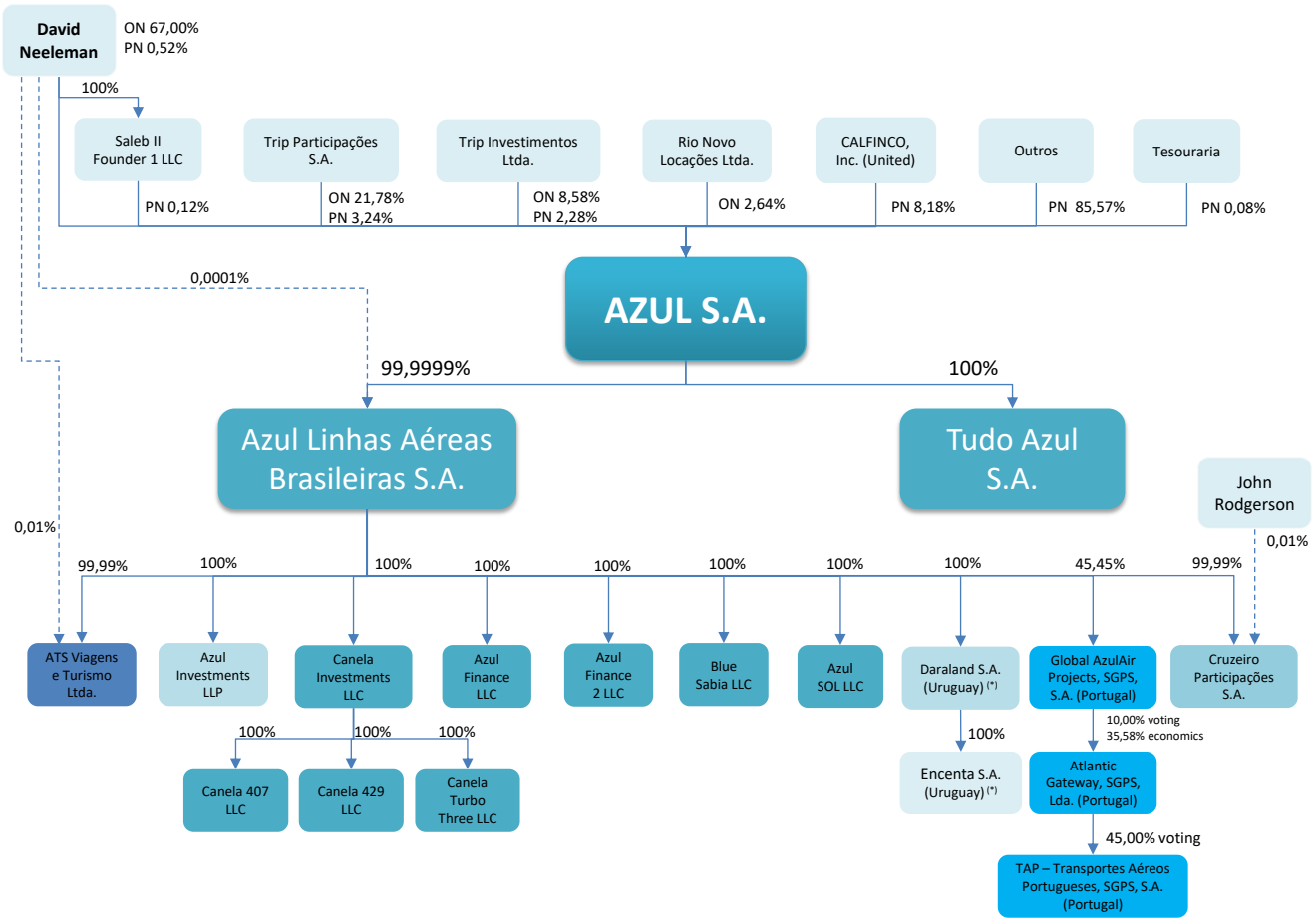
Data da última assembleia / Data da última alteração	10/08/2020
Quantidade acionistas pessoa física (Unidades)	189.318
Quantidade acionistas pessoa jurídica (Unidades)	1.455
Quantidade investidores institucionais (Unidades)	56

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 mantdas em tesouraria

Quantidade ordinárias (Unidades)	306.558.420	33,000%
Quantidade preferenciais (Unidades)	327.429.382	98,165%
Total	633.987.802	50,216%

15.4 - Organograma Dos Acionistas E do Grupo Econômico



(*) sociedade em processo de liquidação

Nota: A Sra. Vicki Labrum é a beneficiária final de 28,19% das ações detidas pelo Sr. David Neeleman na Saleb II Founder 1 LLC.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

O Acordo de Acionistas teve seu Aditamento concluído em 01 de abril de 2021 para formalizar a saída da Hainan Airlines Holding Co., Ltd. ("HNA") da qualidade de acionistas, bem como para alterar a acionista Calfinco Inc. pela Calfinco Cayman Ltd.

a. partes

(i) TRIP Participações S.A. ("TRIP Participações"); (ii) TRIP Investimentos Ltda. ("TRIP Investimentos"); (iii) Rio Novo Locações Ltda. ("Rio Novo", e, em conjunto com TRIP Participações e TRIP Investimentos, "Acionistas da TRIP"); (iv) Calfinco Cayman Ltd. ("Calfinco"); e (vi) David Gary Neeleman ("Sr. Neeleman", sendo a TRIP Participações, TRIP Investimentos, Rio Novo, Calfinco e o Sr. Neeleman doravante designados, em conjunto, como "Acionistas" e, individual e indistintamente, como "Acionista") e, ainda, nós, como interveniente anuente.

b. data de celebração

1º de setembro de 2017

c. prazo de vigência

O prazo de vigência será: (a) de 20 (vinte) anos da data de sua assinatura; ou (b) (i) até a data em que os Acionistas da TRIP passarem a deter menos de 5% das ações ordinárias de nossa emissão; (ii) ou até a data em que a Calfinco detiver menos que 50% do equivalente em ações preferenciais nas quais as ações preferenciais classe C subscritas pela Calfinco em 26 de junho de 2015 foram convertidas.

d. descrição das cláusulas relativas ao exercício do direito de voto e do poder de controle

Sujeitam-se ao Acordo as ações ordinárias e as ações preferencias detidas pelos Acionistas.

Os Acionistas obrigam-se a exercer o seu direito de voto relativo às suas ações nas nossas assembleias gerais, de maneira a cumprir com os termos e condições do Acordo de Acionistas.

Exceto para as matérias em relação às quais os acionistas detentores de ações preferenciais detêm direito de voto, nos termos do estatuto social, todas as demais decisões das nossas assembleias gerais serão tomadas pelo voto favorável de acionistas detentores de, pelo menos, a maioria das ações ordinárias.

Não obstante o disposto acima, enquanto os Acionistas da TRIP forem detentores, em conjunto, de pelo menos 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, quaisquer alterações ao estatuto social que, ao modificarem os itens abaixo elencados, possam afetar materialmente os direitos dos Acionistas da TRIP, deverão ser necessariamente aprovadas pela maioria dos Acionistas da TRIP:

- os quóruns de deliberações do Conselho de Administração;
- as competências do nosso Conselho de Administração; ou

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

- as regras de convocação, instalação, redução dos poderes e demais disposições relativas às reuniões do Conselho de Administração.

Além disso, enquanto os Acionistas da TRIP forem detentores de, pelo menos 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, quaisquer alterações ao estatuto social que alterarem o número total de conselheiros do nosso Conselho de Administração, que deverá permanecer composto por 14 (quatorze) membros, deverão ser necessariamente aprovadas pela maioria dos Acionistas da TRIP.

e. descrição das cláusulas relativas à indicação de administradores, membros de comitês estatutários ou de pessoas que assumam posições gerenciais

Os Acionistas obrigam-se a votar com suas ações de forma a eleger para integrar o nosso Conselho de Administração os membros do Conselho de Administração indicados de acordo com o disposto abaixo:

Indicação de Conselheiros pelos Acionistas da TRIP:

(a) Enquanto os Acionistas da TRIP, em conjunto, forem detentores de, no mínimo, 20% (vinte por cento) das ações ordinárias, os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 3 (três) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

(b) Caso os Acionistas da TRIP detenham, em conjunto, no mínimo 10% (dez por cento) das ações ordinárias, mas menos de 20% (vinte por cento), os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 2 (dois) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

(c) Caso os Acionistas da TRIP detenham, em conjunto, no mínimo 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, mas menos de 10% (dez por cento), os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 1 (um) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seu respectivo suplente; (ii) indicar quaisquer sucessores do membro indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima.

As pessoas designadas pelos Acionistas da TRIP para fazerem parte do Conselho de Administração não precisam necessariamente se enquadrar como Conselheiro Independente.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

Indicação de Conselheiros pela Calfinco:

(a) Enquanto a Calfinco detiver pelo menos 50% da quantidade de ações preferenciais equivalente às ações preferenciais Classe C convertidas, terá a prerrogativa de: (i) indicar 1 (um) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

Indicação de Conselheiros por Sr. Neeleman:

Observado o disposto no Acordo de Acionistas, o Sr. Neeleman terá a prerrogativa de: (i) indicar os demais membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que tenha indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima.

Os conselheiros nomeados pelo Sr. Neeleman devem ser indicados por assembleia geral de acionistas e devem se qualificar como Conselheiros Independentes, a não ser que o número mínimo de Conselheiros Independentes já tenha sido atingido. Caso os outros titulares de ações ordinárias ou ações preferenciais exerçam seu direito em conformidade com o artigo 141 da Lei das Sociedades por Ações, os Acionistas da TRIP e a Calfinco votarão, obrigatoriamente, no processo de voto múltiplo estabelecido em conformidade com referido no artigo 141 para facultativamente eleger 1 (um) de seus representantes para integrar o Conselho de Administração. Caso os Acionistas da TRIP ou a Calfinco sejam capazes de eleger um de seus representantes no processo de voto múltiplo, o membro em questão será contado, para todos os fins, como parte dos direitos dos Acionistas da TRIP ou da Calfinco, conforme aplicável, de indicar representantes, nos termos mencionados acima.

Se após o processo acima mencionado, o Sr. Neeleman não for capaz de eleger a maioria do Conselho de Administração, as partes do acordo de acionistas votarão a fim de aumentar o número máximo de membros para composição do Conselho de Administração, de modo que Neeleman seja capaz de indicar e eleger o número adicional de membros necessários para atingir, no mínimo, a maioria do Conselho de Administração.

f. descrição das cláusulas relativas à transferência de ações e à preferência para adquiri-las

Observado o disposto no Acordo de Acionistas, na hipótese de os Acionistas da TRIP ou Sr. Neeleman pretenderem transferir uma parte das ações ordinárias, deverá notificar o Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP, conforme o caso, informando sua intenção de transferir uma parte de suas ações ordinárias ("Direito de Venda Conjunta"). Quando os Acionistas da TRIP ou Sr. Neeleman receberem uma notificação enviada pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso, informando sua intenção de transferir uma parte de suas ações ordinárias para um terceiro, os Acionistas da TRIP ou o Sr. Neeleman, notificados conforme o caso, terão o direito de exigir que a transferência das ações objeto da notificação englobe também um percentual de ações ordinárias de sua titularidade equivalente ao resultado da divisão do (i) número de ações ordinárias a serem transferidas pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso; pelo (ii) número total de ações ordinárias detidas pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso, no momento imediatamente anterior à operação em questão, nas mesmas condições sob as quais o Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP, conforme o caso, pretenda transferir as suas ações ordinárias.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

Na hipótese do Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP ("Acionista Ofertado"), conforme o caso, tiver optado por exercer seu Direito de Venda Conjunta, o outro acionista ("Acionista Ofertante") não poderá validamente concluir qualquer transferência a menos que o terceiro adquirente adquira do Acionista Ofertado, concomitantemente, as ações ordinárias que faça jus a vender, nos mesmos termos e condições com os quais o adquirente houver concordado em adquirir as Ações Ofertadas, observado o disposto no Acordo de Acionistas. Caso o Acionista Ofertado não aceite celebrar os contratos definitivos com os mesmos termos e condições dos contratos definitivos negociados pelo Acionista Ofertante, o Acionista Ofertante estará livre para concluir a transferência.

Além disso, os Acionistas terão o direto de realizar a primeira oferta de venda de suas ações ordinárias aos demais Acionistas, nos termos do Acordo de Acionistas, observado o seguinte:

Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP. Caso Sr. Neeleman queira dispor de suas ações ordinárias de forma que, após essa disposição ou transferência, as ações ordinárias de sua titularidade passem a representar menos do que 50% (cinquenta por cento) mais uma ação ordinária de nossa emissão, e em cada disposição ou transferência de ações ordinárias subsequentes (as "Ações Ofertadas Neeleman") deverá, primeiramente, antes de ofertar a qualquer terceiro, informar e notificar, por escrito, tal intenção aos Acionistas da TRIP, especificando os termos e condições com base nos quais pretende transferir as Ações Ofertadas Neeleman, incluindo o número de Ações Ofertadas Neeleman, o preço por ação respectivo, as condições de pagamento e outras condições relevantes da transferência desejada. Os termos e condições acerca da efetivação do exercício do Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP estão especificados no Acordo de Acionistas.

Direito de Primeira Oferta Neeleman. Caso os Acionistas da TRIP queiram dispor de qualquer de suas ações ordinárias ("Ações Ofertadas Acionistas da TRIP") deverão, primeiramente, antes de ofertar a qualquer terceiro, informar e notificar, por escrito, tal intenção ao Sr. Neeleman, especificando os termos e condições com base nos quais pretendem transferir as Ações Ofertadas Acionistas da TRIP, incluindo o número de Ações Ofertadas Acionistas da TRIP, o preço por ação respectivo, as condições de pagamento e outras condições relevantes da transferência desejada. Os termos e condições acerca da efetivação do exercício do Direito de Primeira Oferta Neeleman estão especificados no Acordo de Acionistas.

Cumpre ressaltar que o exercício do Direito de Venda Conjunta, o Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP e o Direito de Primeira Oferta Neeleman não serão aplicáveis quando a Transferência das Ações Ordinárias detidas pelo Sr. Neeleman ou Acionistas da TRIP, conforme o caso, for efetuada para quaisquer de suas afiliadas. Devendo ainda, o Sr. Neeleman e Acionistas da TRIP observar, em qualquer hipótese, a necessidade de submeter à prévia aprovação da Agência Nacional de Aviação Civil eventuais pedidos de transferência de ações.

g. descrição das cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do Conselho de Administração ou de outros órgãos de fiscalização e controle

O Acordo de Acionistas não prevê cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do nosso Conselho de Administração ou de outros órgãos de fiscalização e controle, exceto pela restrição ao Sr. Neeleman de votar em qualquer deliberação relacionada à conversão dos *Bonds* da TAP em ações da TAP.

15.6 - Alterações Relevantes Nas Participações Dos Membros do Grupo de Controle E Administradores do Emissor

Em 14 de abril de 2020, a Companhia anunciou que a posição de ações não-votantes de David Neeleman foi reduzida de 11.432.352 ações preferenciais para 2.116.004 ações preferenciais durante o mês de março de 2020. Não houve mudança na posição de ações votantes, representada por 622.406.638 ações ordinárias. Como consequência, nosso acionista Controlador passou a deter direta e indiretamente 67% do nosso capital com direito a voto, 49,6% de nosso capital e 3,0% de exposição econômica. David Neeleman havia contratado empréstimo pessoal em 2019, no valor total de US$ 30 milhões, com parte de suas ações preferenciais da Azul dadas como garantia. O impacto da pandemia da COVID-19 nos mercados desencadeou uma chamada de margem em tal empréstimo, e dada a velocidade dos desenvolvimentos, e o fato de o Sr. Neeleman não ter liquidez em nenhum outro investimento no setor, incluindo seus investimentos nas empresas TAP e Breeze, não havia tempo hábil para acessar outras fontes de capital. Consequentemente, os bancos credores alienaram parte de suas ações preferenciais para satisfazer a chamada de margem em seu empréstimo.

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Contrato de Investimento com a Hainan Airlines Holding Co., Ltd.
Principais condições do negócio	Em 5 de fevereiro de 2016, foram celebrados instrumentos para a realização de um investimento total de US$450.000 mil pela Hainan Airlines Holding Co., Ltd. ("HNA") em nós. Os instrumentos celebrados foram os seguintes: (a) Contrato de Empréstimo entre nós, como mutuário, HNA, como mutuante, e Azul Linhas Aéreas, como garantidora; e (b) Contrato de Investimento entre a nós e a HNA. O Contrato de Empréstimo teve por objeto a disponibilização do valor de US$150.000 mil, mantido em uma conta *escrow* para a aquisição, por nós, de *bonds* a serem emitidos pela TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. ("TAP – Transportes Aéreos Portugueses" ou "TAP") e pagamento de despesas relacionadas à referida aquisição. Em 07 de junho de 2016, emitimos ações preferenciais classe E, que foram subscritas pela HNA e integralizadas com parte dos recursos disponibilizados na conta *escrow*. Em 03 de agosto de 2016, depois de receber todas as aprovações do governo chinês, a HNA realizou um investimento de US$300.000 mil, mediante a subscrição de ações preferenciais classe D, nos termos do Contrato de Investimento, e converteu as ações preferenciais classe E em ações preferenciais classe D, com o consequente cancelamento das ações preferenciais classe E. Em 28 de setembro de 2016, a HNA converteu seu empréstimo em ações preferenciais Classe D, representando, ao final, um total de 24% de participação econômica e concluiu seu investimento no total de US$ 450.000 mil. Como resultado desse investimento, a HNA se tornou nossa maior acionista com ações preferenciais.
Data	5 de fevereiro de 2016.
Sociedades envolvidas	Nós e a TAP.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Emissão de ações preferenciais classe D e a HNA tornou-se nossa maior acionista com ações preferenciais.

15.7 - Principais Operações Societárias

Quadro societário antes e depois da operação	**Antes:** David Neeleman (55,35%) Saleb II Founder 1 LLC (0,76%) Trip Participações S.A. (21,03%) Trip Investimentos Ltda. (8,29%) Hainan Airlaines Co., Ltd. (0%) **Depois:** David Neeleman (52,58%) Saleb II Founder 1 LLC (0,72%) Trip Participações S.A. (19,98%) Trip Investimentos Ltda. (7,87%) Hainan Airlaines Co., Ltd. (5,34%)
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	As operações referidas foram aprovadas nas Assembleias Gerais de 07 de junho de 2016, 03 de agosto de 2016 e 28 de setembro de 2016.

Evento	**Aquisição de *Bonds* da TAP**
Principais condições do negócio	Em decorrência do Contrato de Empréstimo celebrado com a HNA, adquirimos, em 14 de março de 2016, *Bonds* série A conversíveis em ações da TAP, pelo valor de € 90 milhões. Os *Bonds* são conversíveis, em todo ou em parte, em ações da TAP. Se esses *Bonds* forem convertidos, as ações da TAP convertidas representarão 6,0% do capital social votante da TAP, com o direito de receber dividendos e possuir uma participação econômica de até 41,25% na TAP. A opção de converter tais *Bonds* começou em julho de 2016 e vence em 10 anos contados da data de emissão de tais *Bonds.*
Data	14 de março de 2016.
Sociedades envolvidas	Nós, HNA e TAP.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	N/A
Quadro societário antes e depois da operação	N/A
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	N/A

15.7 - Principais Operações Societárias

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

15.7 - Principais Operações Societárias

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

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

Evento	**Acordo de Investimento com a Knighthead Capital Management, LLC e a Certares Management LLC**
Principais condições do negócio	Em 20 de outubro de 2020, foi celebrado um acordo de investimento entre a Companhia, Knighthead Capital Management, LLC e Certares Management LLC (em conjunto, “Investidores Âncoras” e “Acordo de Investimento”, respectivamente), nos termos do qual, sujeitos aos termos e condições ali previstos, os Investidores Âncoras comprometeram-se a subscrever e integralizar a quantidade de debêntures da 1ª (primeira) emissão de debêntures da Companhia correspondentes a, no mínimo, aproximadamente R$1.600.000.000,00 (um bilhão e seiscentos milhões de reais) e, no máximo, aproximadamente R$1.900.000.000,00 (um bilhão e novecentos milhões de reais), calculada na data de realização

15.7 - Principais Operações Societárias

do procedimento de bookbuilding da referida emissão, de acordo com a taxa cambial do dia útil imediatamente anterior a tal data, observado que: (i) tal Acordo de Investimento considera uma proposta de prêmio de conversão inicial em percentual de 27,50%, desde que o preço de conversão por ação preferencial esteja entre: (a) 130,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de bookbuilding ("Limite Superior do Preço de Conversão por Ação Preferencial"); e (b) 125,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de bookbuilding ("Limite Inferior do Preço de Conversão por Ação Preferencial"); (ii) caso o preço de conversão por ação preferencial inicial, considerando o prêmio de conversão por ação preferencial proposto em (i) acima, seja superior ao Limite Superior do Preço de Conversão por Ação Preferencial, a proposta de preço de conversão por ação preferencial inicial passará a ser de 130,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de bookbuilding e, portanto, a proposta de prêmio de conversão inicial em percentual será ajustada para refletir tal parâmetro; e (iii) caso o preço de conversão por ação preferencial inicial, considerando o prêmio de conversão inicial em percentual proposto em (i) acima, seja inferior ao Limite Inferior do Preço de Conversão por Ação Preferencial, a proposta de preço de conversão por ação preferencial inicial passará a ser de 125,0% do preço de fechamento por ação preferencial do pregão da B3 imediatamente anterior à data de realização do procedimento de bookbuilding e, portanto, a proposta de prêmio de conversão inicial em percentual será ajustada para refletir tal parâmetro. Os Investidores Âncoras se comprometeram a subscrever um valor adicional de aproximadamente R$560.000.000,00 (quinhentos e sessenta milhões de reais) em debêntures conversíveis caso a Companhia opte por realizar uma nova oferta pública de emissão de debêntures em condições semelhantes nos 12 (doze) meses subsequentes à primeira emissão.

O Acordo de Investimento foi firmado como resultado de uma negociação privada entre as partes, sendo que o investimento dos Investidores Âncoras, nos termos de tal acordo, será liquidado no âmbito da oferta pública da primeira emissão de debêntures conversíveis da Companhia. Os Investidores Âncoras não participarão do procedimento de bookbuilding, no âmbito da oferta.

Data 20 de outubro de 2020.

Sociedades envolvidas Azul S.A., Knighthead Capital Management, LLC e Certares Management LLC

15.7 - Principais Operações Societárias

Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Tal operação não possuiu efeito imediato no quadro acionário da Companhia. Sem prejuízo, após a realização da oferta pública da primeira emissão de debêntures conversíveis da Companhia, caso os Investidores Âncoras optem por converter as debêntures adquiridas em ações preferenciais da Companhia, poderão se tornar acionistas da Companhia.
Quadro societário antes e depois da operação	Não aplicável, tendo em vista que a eventual alteração societária será concretizada somente após a realização da oferta pública da primeira emissão de debêntures conversíveis da Companhia e caso os Investidores Âncoras solicitem a conversão das debêntures adquiridas.
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	A Companhia conduziu todos os procedimentos legais e estatutários pertinentes para deliberar sobre a operação.

15.8 - Outras Informações Relevantes - Controle E Grupo Econômico

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 15 do Formulário de Referência.

16.1 - Descrição Das Regras, Políticas E Práticas do Emissor Quanto À Realização de Transações Com Partes Relacionadas

Em 8 de novembro de 2017 foi aprovada, pelo Conselho de Administração, a Política para Transações entre Partes Relacionadas, proposta pelo Comitê de Governança e revisada pelo Conselho de Administração em 5 de novembro de 2019. A Política estabelece procedimentos com o intuito de assegurar que transações envolvendo partes relacionadas à Companhia, nosso controlador, administradores ou controladas, assim como situações com potencial conflito de interesse, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Companhia e dos nossos acionistas ("Política").

Os procedimentos previstos na Política têm por objetivo garantir que as transações que envolvam Partes Relacionadas estejam alinhadas com os interesses da Companhia, assegurando tratamento imparcial a tais transações, e garantindo que sua divulgação detalhada e tempestiva aos acionistas da Companhia.

A Política foi elaborada de acordo com Estatuto Social da Companhia; a Lei das Sociedades por Ações; as normas da CVM e da *U.S. Securities and Exchange Commission* (SEC); o Pronunciamento Técnico do Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC 05 (R1); e conforme o Regulamento de Listagem do Nível 2 de Governança Corporativa da B3 e as normas da New York Stock Exchange (NYSE) aplicáveis. Por fim, a Política está em linha com o previsto no Código de Autorregulação de Aquisições e Fusões do Comitê de Aquisições e Fusões (Código CAF) e no Código das Melhores Práticas de Governança Corporativa do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

De acordo com a Política, o Departamento Jurídico manterá um cadastro com a identificação das Partes Relacionadas, que deverá ser consultado pelos responsáveis por transações antes da sua conclusão, para verificar se a respectiva transação pode ser uma Transação com Parte Relacionada.

Cada Transação com Partes Relacionadas deverá ser concluída por escrito, em Condições de Mercado, especificando seus principais termos e condições, como: contraprestação nos termos do acordo, duração e condições para rescisão, declarações e indenizações, garantias, responsabilidade, (se aplicável) as formas encontradas para se aferir as Condições de Mercado para transação similar, entre outros.

Todas as Transações com Partes Relacionadas ou com potencial Conflito de Interesses devem ser aprovadas pela Diretoria da Companhia de forma colegiada, sendo que as Transações com Partes Relacionadas que envolvam Montante Relevante (qualquer Transação com Parte Relacionada envolvendo montante que, em um único negócio ou em um conjunto de negócios realizados em um ano, alcance valor igual ou superior a R$15 milhões) deverão também ser submetidas à aprovação do Conselho de Administração.

São vedadas as transações com Partes Relacionadas nas seguintes hipóteses: (a) Transações realizadas em condições que não sejam Condições de Mercado; (b) Transações que envolvam remuneração não justificável ou desproporcional em termos de geração de valor para a Companhia e para os seus acionistas. A íntegra da Política pode ser encontrada em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri), e nas páginas eletrônicas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (www.b3.com.br).

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Azul Investments LLP	13/12/2017	365.574.790,28	2.145.400.899,06	365.574.790,28	Vencimento em 26/10/2024	SIM	2,650000

Relação com o emissor	Controlada
Objeto contrato	Mútuo
Garantia e seguros	Não aplicável
Rescisão ou extinção	Não aplicável
Natureza e razão para a operação	Internalização de recursos obtidos com a emissão de notes pela Azul Investments LLP nos EUA.
Posição contratual do emissor	Outra
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como devedora, e a Azul Investments LLP, como credora

White Airways, S.A.	16/03/2016	70.823.748,87	49.847.020,29	70.823.748,87	29/12/2025	SIM	3,000000

Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1294 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1294 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.
Posição contratual do emissor	Outra
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
United Airlines, Inc.	26/06/2015	0,00	N/A	N/A	N/A	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Membro do Conselho de Administração da Azul S.A. é executivo da United Airlines, Inc.						
Objeto contrato	Cooperação comercial para a implementação de acordos comerciais						
Garantia e seguros	N/A						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de acordo comercial, que possui como objeto a comercialização de voos para todos os destinos operados tanto pela United, quanto pela Azul, contribuindo para o crescimento internacional das nossas operações e oferta de maior conectividade para nossos passageiros						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é contratante, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.	14/03/2016	360.768.960,00	689.294.918,23	360.768.960,00	Até março de 2026	SIM	7,500000
Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro da TAP onde também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subscrição de títulos de dívida conversíveis em participação acionária						
Garantia e seguros	Penhor de determinados direitos de propriedade intelectual e direitos de crédito relativos ao Programa Victoria (programa de vantagens da TAP).						
Rescisão ou extinção	Na ocorrência de qualquer evento de inadimplemento, nos termos da escritura de emissão						
Natureza e razão para a operação	Em razão da privatização da TAP, investimos € 90 milhões mediante a aquisição de bonds conversíveis da TAP, equivalente a 6% da participação com direito de voto; A remuneração dos bonds é de 3,75% até 20.06.2016; e de 7,5% a.a. até (i) a data de resgate antecipado, (ii) data de vencimento, ou (iii) data de pagamento de qualquer valor vincendo de principal.						
Posição contratual do emissor	Credor						
Especificar							
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos S.A.	02/09/2016	41.892.630,85	19.824.671,52	19.824.671,52	16 de maio de 2022	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000541 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
TAP Manutenção e Engenharia Brasil S.A.	30/04/2010	83.295.469,85	2.272.846,61	83.295.469,85	Indeterminado	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	A TAP ME é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Prestação de Serviços de Manutenção de aeronaves						
Garantia e seguros	Há previsão de contratação de seguros em relação à prestação do serviço.						
Rescisão ou extinção	Mediante notificação encaminhada à outra Parte e descumprimento do contrato.						
Natureza e razão para a operação	Contrato firmado para manutenção de aeronaves da frota da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como contratante						
TAP S.A.	01/10/2015	0,00	0,00	Não foi possível aferir.	31/12/2019	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação minoritária indireta na TAP, onde também exerce cargo de conselheiro.						
Objeto contrato	Compartilhamento de Código (Codeshare)						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	Não aplicável						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Codeshare Agreement aplicável a rotas de/para Brasil e Europa operadas pela Azul e TAP.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	13/05/2016	38.241.812,50	11.612.755,73	38.241.812,50	28 de julho de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000450 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	17/07/2017	42.744.837,60	27.861.512,43	42.744.837,60	17 de julho de 2023	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000407 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	13/07/2017	42.744.837,60	31.105.596,86	42.744.837,60	13 de Julho de 2023	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	PPerda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000429 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	02/09/2016	41.892.630,85	18.440.715,68	Não foi possível aferir.	16 de maio de 2022	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	TTrata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000541 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 31.12.2019, cujo valor de compra era de R$ 4,0307.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	16/06/2016	37.935.878,00	12.536.629,99	37.935.878,00	16 de agosto de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000460 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	11/08/2016	39.220.802,90	16.167.326,13	39.220.802,90	14 de dezembro de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000493 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	22/04/2016	40.974.827,35	15.269.280,69	40.974.827,35	21 de novembro de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000495 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	21/07/2016	39.628.715,55	16.167.326,13	39.628.715,55	14 de dezembro de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000506 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
David Gary Neeleman	02/09/2016	9.078.928,71	16.739.340,93	9.078.928,71	30/11/2020	SIM	2,300000

Relação com o emissor	Acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração
Objeto contrato	Empréstimo de recursos financeiros
Garantia e seguros	Não aplicável
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de mútuo tendo com objeto o empréstimo de recursos financeiros para finalidades pessoais. O contrato de mútuo foi celebrado em dólares norte-americanos, sendo a taxa de juros da operação Libor + 2,3% a.a. e a sua conversão para reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760. O empréstimo para finalidades pessoais foi aprovado pelo Conselho de Administração (com abstenção
Posição contratual do emissor	Credor
Especificar	

Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	20/04/2016	45.135.536,55	4.087.121,29	Não foi possível aferir.	13 de junho de 2022	SIM	5,000000

Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.
Natureza e razão para a operação	TTrata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000550 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 31.12.2019, cujo valor de compra era de R$ 4,0307.
Posição contratual do emissor	Outra

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Caprioli Turismo Ltda.	26/03/2018	20.000,00	19.552,41	20.000,00	5 anos	SIM	0,000000
Relação com o emissor	Membro do Conselho de Administração da Companhia e membro próximo dos controladores da Caprioli Turismo Ltda.						
Objeto contrato	Limite de Crédito no valor de R$20.000,00 para a venda de passagens aéreas da Azul Linhas Aéreas						
Garantia e seguros	Nota Promissória avalizada pelos sócios da emitente						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual						
Natureza e razão para a operação	Venda de passagens aéreas à agência de viagens mediante a estipulação de limite de crédito no valor de R$20.000,00. O limite de crédito e condições contratuais seguem o mesmo padrão utilizado para outras agências de viagens do mesmo porte, com a qual a Azul Linhas Aéreas contrata. A transação foi aprovada pelo Conselho de Administração, com abstenção de voto do Sr. José Mario Caprioli dos Santos.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
White Airways, S.A.	23/03/2016	65.473.184,56	35.478.039,37	Não foi possível aferir.	23/03/2025	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1232 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1232 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 31.12.2019, cujo valor de compra era de R$ 4,0307.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	29/03/2016	65.149.860,18	44.404.507,59	65.149.860,18	13/03/2025	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1233 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1233 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	06/04/2016	64.606.748,62	43.993.399,60	64.606.748,62	23/03/2025	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1236 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1236 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	03/05/2016	69.228.065,86	49.670.183,29	69.228.065,86	03/12/2025	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1284 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1284 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	22/03/2016	65.473.184,56	44.404.507,59	65.473.184,56	23/03/2025	SIM	3,000000

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1294 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1232 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos. O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	28/04/2016	71.004.370,52	68.577.017,46	71.004.370,52	28/04/2026	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1305 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1305 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos O saldo existente foi convertido com base na cotação do dólar norte-americano no dia 30.06.2020, cujo valor de compra era de R$ 5,4760.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a Blue Sabiá LLC, subsidiária integral da sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
TAP S.A.	01/07/2016	0,00			indeterminado	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação minoritária indireta na TAP, onde também exerce cargo de conselheiro.						
Objeto contrato	Acordo comercial para programas de fidelidade						
Garantia e seguros	Não aplicável						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Reciprocal Frequent Flyer Agreement envolvendo os programas de fidelidade da TAP (Programa Victoria) e Azul (TudoAzul).						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
TAP S.A.	01/07/2019	0,00	N/A	N/A	Indeterminado	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação minoritária indireta na TAP, onde também exerce cargo de conselheiro.						
Objeto contrato	Frequent Flyer Agreement						
Garantia e seguros	Não aplicável						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Reciprocal Frequent Flyer Agreement envolvendo os programas de fidelidade da TAP (Programa Victoria) e Azul (TudoAzul).						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
TAP S.A.	06/02/2020	0,00	N/A	N/A	N/A	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação minoritária indireta na TAP, onde também exerce cargo de conselheiro.						
Objeto contrato	Acordo de Cooperação						
Garantia e seguros	N/A						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de constituição de uma "Non-Corporate Joint Venture" direcionada à prestação e oferta conjunta de serviços de transporte aéreo.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Plane View Partners LLC	10/02/2020	0,00	N/A	N/A	Indeterminado	SIM	0,000000
Relação com o emissor	Nosso membro do conselho de Adminsitração, Henry Courpron, detém participação na Plane View Partners.						
Objeto contrato	Master Advisory Services Agreement						
Garantia e seguros	Não aplicável						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de prestação de serviços de consultoria visando a renegociação de certos contratos de leasing aeronáuticos.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Águia Branca Participações S.A.	01/11/2015	4.500,00	-	25.559,34	31/10/2021	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Membros do Conselho de Administração da Azul S.A. são administradores da Águia Branca Participações S.A.						
Objeto contrato	Prestação de serviços de hospedagem e disponibilização de sistemas de informática, que ficarão armazenados nos servidores da Águia Branca Participações S.A.						
Garantia e seguros	N/A						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Contrato de prestação de serviços.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é contratante, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Breeze Aviation Group	26/12/2019	0,00	N/A	N/A	-	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Sociedade na qual o acionista controlador da Companhia detém participação acionária relevante.						
Objeto contrato	Carta de Intenções para sublease de aeronave.						
Garantia e seguros	N/A						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.						
Natureza e razão para a operação	A Companhia assinou uma carta de intenção para o subarrendamento de até 28 aeronaves para a Breeze Aviation Group, uma companhia aérea fundada pelo sócio controlador da Azul com sede nos Estados Unidos. A transação foi aprovada pelos acionistas da Azul em Assembleia Geral Extraordinária no dia 2 de março de 2020. Em 2020 e 2019 não houve fluxos financeiros relacionados à transação.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é contratante, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
TAP S.A.	07/01/2019	0,00	0	Não foi possível aferir.	31/12/2019	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação minoritária indireta na TAP, onde também exerce cargo de conselheiro.						
Objeto contrato	Acordo comercial para definição de tarifas aplicáveis a voos interline						
Garantia e seguros	Não aplicável						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Special Prorate Agreement para definição de tarifas aplicáveis a voos interline.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
John Peter Rodgerson	13/11/2018	32.000,00	448.000,00	Não foi possível aferir.	30 meses	NÃO	0,000000

Relação com o emissor	Diretor Presidente da Azul S.A.
Objeto contrato	Locação de imóvel residencial
Garantia e seguros	Não aplicável.
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual e término do prazo
Natureza e razão para a operação	TTrata-se de outorga de fiança locatícia, que visa garantir as obrigações decorrentes de contrato de locação residencial celebrado por um de nossos executivos. O valor do contrato locação objeto da garantia é devido mensalmente, sendo corrigido anualmente pelo IGP-M.
Posição contratual do emissor	Outra
Especificar	O emissor não é contratante, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como fiadora.

Abhi Manoj Shah	19/02/2016	17.000,00	68.000,00	Não foi possível aferir.	54 meses	NÃO	0,000000

Relação com o emissor	Diretor Estatutário da Azul S.A.
Objeto contrato	Locação de imóvel residencial
Garantia e seguros	Não aplicável.
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual e término do prazo
Natureza e razão para a operação	Trata-se de outorga de fiança locatícia, que visa garantir as obrigações decorrentes de contrato de locação residencial celebrado por um de nossos executivos. O valor do contrato locação objeto da garantia é devido mensalmente, sendo corrigido anualmente pelo IGP-M.
Posição contratual do emissor	Outra
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como fiadora.

16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado

identificar as medidas tomadas para tratar de conflitos de interesses; e

Adotamos práticas de governança corporativa recomendadas e/ou exigidas pela legislação, incluindo as regras do Regulamento de Listagem do Nível 2 de Governança Corporativa. Qualquer operação ou conjunto de operações envolvendo nós e qualquer parte relacionada, direta ou indiretamente, são submetidas ao nosso Conselho de Administração. Além disso, nosso Comitê de Governança é responsável por analisar e se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre nós e nossos conselheiros, bem como opinar sobre a realização de qualquer negócio entre, de um lado, os nossos acionistas ou diretores ou partes relacionadas, seus respectivos cônjuges, ascendentes, parentes até o terceiro grau, seus Controladores ou pessoas sob Controle comum, e, de outro, nós ou nossas Controladas, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no nosso setor. Assim, as nossas operações, especialmente aquelas entre partes relacionadas, são submetidas a nossos órgãos decisórios, conforme as regras vigentes.

Nos termos da Política de Transações com Partes Relacionadas da Companhia (vide item 16.1 desse Formulário de Referência), a pessoa envolvida no processo de aprovação que tenha um potencial Conflito de Interesses com a decisão a ser tomada deverá declarar-se impedida, explicando seu envolvimento na transação e, se for solicitada, fornecendo detalhes da transação e das partes envolvidas. O impedimento deverá constar da ata da reunião do órgão social que deliberar sobre a transação e a referida pessoa deverá se afastar das discussões e deliberações.

demonstrar o caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado

Nossas operações e negócios com partes relacionadas são realizadas com o intuito de melhorar o nosso desempenho e levam sempre em consideração o critério do melhor preço, prazo, melhor capacitação técnica e encargos financeiros compatíveis com as práticas usuais de mercado, sendo que todos estabelecem prazos para sua efetiva realização (quitação) – ou quando de prazo indeterminado, nos garantem o direito de rescindi-los a nosso exclusivo critério, bem como taxas de juros de mercado (quando aplicável).

Todas as transações com partes relacionadas da Companhia observam os princípios da competitividade (preços e condições dos serviços compatíveis com os praticados no mercado); da conformidade (aderência dos serviços prestados aos termos e responsabilidades contratuais praticados pela Companhia, bem como aos controles adequados de segurança das informações); e da transparência (reporte adequado das condições acordadas com a devida aplicação, bem como reflexos destas nas demonstrações financeiras da Companhia). Na Transação entre Partes Relacionadas da Companhia sempre são observados os mesmos princípios e procedimentos que norteiam negociações feitas pela Companhia com partes não relacionadas.

16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado

Adicionalmente, na análise para aprovação de todas as Transações com Partes Relacionadas da Companhia indicadas no item 16.2, os órgãos da Administração consideraram os seguintes fatores, pelo menos:

- A existência de motivos claramente demonstráveis, do ponto de vista dos negócios da Companhia, para a realização daquela transação;

- Se a transação estava sendo realizada em Condições de Mercado e, ainda, em consonância com as demais práticas utilizadas pela Administração da Companhia, tais como as diretrizes dispostas no Código de Ética e Conduta da Companhia;

- O resultado do processo competitivo para a referida contratação;

- Possíveis disposições ou limitações impostas à Companhia e/ou a suas controladas resultantes da celebração da transação ou se a transação incluia qualquer risco em potencial à Companhia e/ou suas controladas (incluindo risco reputacional);

- A metodologia de precificação utilizada e outras possíveis formas alternativas de precificação da transação; e

- A extensão do interesse da Parte Relacionada na transação, considerando o montante da transação, a situação financeira da Parte Relacionada, a natureza direta ou indireta do interesse da Parte Relacionada na transação e a natureza contínua ou não da transação.

São estritamente vedadas transações com Partes Relacionadas que não sejam em Condições de Mercado e que envolvam remuneração não justificável ou desproporcional em termos de geração de valor para a Companhia e para os seus acionistas.

16.4 - Outras Informações Relevantes - Transações Com Partes Relacionadas

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 16 do Formulário de Referência

17.1 - Informações Sobre O Capital Social

Data da autorização ou aprovação	Valor do capital (Reais)	Prazo de integralização	Quantidade de ações ordinárias (Unidades)	Quantidade de ações preferenciais (Unidades)	Quantidade total de ações (Unidades)
Tipo de capital	**Capital Emitido**				
01/03/2021	2.266.992.004,64		928.965.058	331.644.724	1.260.609.782
Tipo de capital	**Capital Subscrito**				
01/03/2021	2.266.992.004,64		928.965.058	331.644.724	1.260.609.782
Tipo de capital	**Capital Integralizado**				
01/03/2021	2.266.992.004,64		928.965.058	331.644.724	1.260.609.782
Tipo de capital	**Capital Autorizado**				
01/03/2021	0,00		0	102.872.452	102.872.452

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
28/09/2016	Assembleia Geral	28/09/2016	324.792.000,00	Subscrição particular	0	7.022.381	7.022.381	0,27907664	46,25	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Perspectiva de rentabilidade futura da Companhia, de acordo com o Art. 170, §1º, inciso I, da Lei 6.404/76.									
Forma de integralização	Conversão de empréstimo em face da Companhia.									
10/04/2017	Conselho de Adiministração	10/04/2017	1.323.000,00	Subscrição pública	0	63.000.000	63.000.000	44,43768682	21,00	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	O preço por ação é justificado na medida em que o preço de mercado das Ações da Oferta Global foi aferido de acordo com a realização do Procedimento de Bookbuilding.									
Forma de integralização	As ações sob forma de ADSs, representados por ADRs,objeto da Oferta Internacional foram integralizadas à vista, em 17/04/2017, em dólares norte-americanos, de acordo com as cláusulas do Contrato de Distribuição Internacional.									
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	8.428.471,42	Subscrição particular	0	2.464.465	2.464.465	0,19600173	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	5.281.057,60	Subscrição particular	0	820.040	820.040	0,12280950	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	4.998.267,16	Subscrição particular	0	329.701	329.701	0,11623329	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	938.659,04	Subscrição particular	0	54.352	54.352	0,02182825	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	726.375,00	Subscrição particular	0	37.500	37.500	0,01689165	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	1.038.380,40	Subscrição particular	0	303.620	303.620	0,04806676	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Admistração	05/02/2018	830.646,72	Subscrição particular	0	54.792	54.792	0,03845074	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	435.963,88	Subscrição particular	0	25.244	25.244	0,02018082	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	280.477,60	Subscrição particular	0	14.480	14.480	0,01298334	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	503.994,40	Subscrição particular	0	78.260	78.260	0,02332997	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	2.902.964,40	Subscrição particular	0	848.820	848.820	0,00134187	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	3.615.416,00	Subscrição particular	0	561.400	561.400	0,00167119	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	516.695,55	Subscrição particular	0	43.603	43.603	0,00023884	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	2.163.102,04	Subscrição particular	0	125.252	125.252	0,00099987	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	1.607.903,70	Subscrição particular	0	83.010	83.010	0,00074324	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	8.330.905,12	Subscrição particular	0	549.532	549.532	0,00385088	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	668.093,58	Subscrição particular	0	195.349	195.349	0,03061119	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	28.980,00	Subscrição particular	0	4.500	4.500	0,00132783	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	21.627.423,15	Subscrição particular	0	1.825.099	1.825.099	0,99094078	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	16.786,44	Subscrição particular	0	972	972	0,00076913	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	28.822,56	Subscrição particular	0	1.488	1.488	0,00132061	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
30/10/2018	Conselho de Administração	30/10/2018	203.134,32	Subscrição particular	0	59.396	59.396	0,00921292	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
30/10/2018	Conselho de Administração	30/10/2018	74.704,00	Subscrição particular	0	11.600	11.600	0,00338811	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2018	Conselho de Administração	05/11/2019	126.232,20	Subscrição particular	0	36.910	36.910	0,00564388	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2018	Conselho de Administração	05/11/2019	730.814,59	Subscrição particular	0	42.317	42.317	0,03267494	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	1.164.817,80	Subscrição particular	0	340.590	340.590	0,05282232	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	461.104,00	Subscrição particular	0	71.600	71.600	0,02091021	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	1.433.923,76	Subscrição particular	0	94.586	94.586	0,06502577	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	353.862,30	Subscrição particular	0	20.490	20.490	0,01604700	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	409.830,46	Subscrição particular	0	21.158	21.158	0,01858505	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	429.394,25	Subscrição particular	0	19.025	19.025	0,01947223	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	671.517,00	Subscrição particular	0	196.350	196.350	0,03039343	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	425.684,00	Subscrição particular	0	66.100	66.100	0,01926682	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	1.550.086,65	Subscrição particular	0	130.809	130.809	0,07015824	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	638.175,36	Subscrição particular	0	42.096	42.096	0,02888436	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	748.809,93	Subscrição particular	0	43.359	43.359	0,03389177	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	996.683,35	Subscrição particular	0	51.455	51.455	0,04511073	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	311.172,59	Subscrição particular	0	13.787	13.787	0,01408394	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	524.149,20	Subscrição particular	0	153.260	153.260	0,02366621	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	36.064,00	Subscrição particular	0	5.600	5.600	0,00162835	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	20.594.032,05	Subscrição particular	0	1.737.893	1.737.893	0,92985506	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	530.600,00	Subscrição particular	0	35.000	35.000	0,02395748	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	25.628,68	Subscrição particular	0	1.484	1.484	0,00115718	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	28.745,08	Subscrição particular	0	1.484	1.484	0,00129789	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	124.496,12	Subscrição particular	0	5.516	5.516	0,00562121	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	22.540,00	Subscrição particular	0	3.500	3.500	0,00100777	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	676.499,84	Subscrição particular	0	44.624	44.624	0,03024651	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	1.363.357,45	Subscrição particular	0	70.385	70.385	0,06095613	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	1.051.784,57	Subscrição particular	0	46.601	46.601	0,04702561	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	126.232,20	Subscrição particular	0	36.910	36.910	0,00564388	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	730.814,59	Subscrição particular	0	42.317	42.317	0,03267494	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	5.814,00	Subscrição particular	0	1.700	1.700	0,00025948	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	392.007,28	Subscrição particular	0	25.858	25.858	0,01749570	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	205.133,06	Subscrição particular	0	11.878	11.878	0,00915531	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	230.115,60	Subscrição particular	0	11.880	11.880	0,01027030	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	896.119,28	Subscrição particular	0	39.704	39.704	0,03999475	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	1.137.000,00	Subscrição particular	0	75.000	75.000	0,05068618	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	22.540,00	Subscrição particular	0	3.500	3.500	0,00100481	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	18.468,00	Subscrição particular	0	5.400	5.400	0,00082328	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	71.901,44	Subscrição particular	0	3.712	3.712	0,00320529	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	93.349,52	Subscrição particular	0	4.136	4.136	0,00416142	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	516.695,55	Subscrição particular	0	43.603	43.603	0,02303371	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/11/2020	Conselho de Administração	10/11/2020	4.275,00	Subscrição particular	0	1.250	1.250	0,00019042	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/11/2020	Conselho de Administração	10/11/2020	1.288.000,00	Subscrição particular	0	200.000	200.000	0,05737002	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
01/03/2021	Conselho de Administração	01/03/2021	1.983,60	Subscrição particular	0	580	580	0,00008830	3,42	R$ por Unidade

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

01/03/2021	Conselho de Administração	01/03/2021	20.594.032,05	Subscrição particular	0	1.737.893	1.737.893	0,91677049	11,85	R$ por Unidade

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

01/03/2021	Conselho de Administração	01/03/2021	28.745,08	Subscrição particular	0	1.484	1.484	0,00127963	19,37	R$ por Unidade

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

03/05/2021	Conselho de Administração	03/05/2021	112.860,00	Subscrição particular	0	33.000	33.000	0,00497840	3,42	R$ por Unidade

Capital social por classe ações

Classe ação preferêncial	Quantidade ação por classe (Unidades)
PNA	33.000

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

03/05/2021	Conselho de Administração	03/05/2021	1.288,00	Subscrição particular	0	200	200	0,00005682	6,44	R$ por Unidade

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
03/05/2021	Conselho de Administração	03/05/2021	22.144.118,70	Subscrição particular	0	1.868.702	1.868.702	0,97680621	11,85	R$ por Unidade

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

03/05/2021	Conselho de Administração	03/05/2021	62.225,49	Subscrição particular	0	2.757	2.757	0,00274485	22,57	R$ por Unidade

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

17.3 - Informações Sobre Desdobramentos, Grupamentos E Bonificações de Ações

Data aprovação	Quantidade de ações antes da aprovação (Unidades)			Quantidade de ações depois da aprovação (Unidades)		
	Quantidade ações ordinárias	Quantidade ações preferenciais	Quantidade total ações	Quantidade ações ordinárias	Quantidade ações preferenciais	Quantidade total ações
Desdobramento						
23/02/2017	464.482.529	127.285.633	591.768.162	928.965.058	254.571.266	1.183.536.324

17.4 - Informações Sobre Reduções do Capital Social

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não houve redução do nosso capital social até a data deste Formulário de Referência.

17.5 - Outras Informações Relevantes

Conversão das Ações Preferenciais

- Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 3 de fevereiro de 2017, a totalidade dos nossos acionistas aprovou a conversão da totalidade das (i) 5.421.896 (cinco milhões, quatrocentas e vinte e uma mil, oitocentas e noventa e seis) ações preferenciais classe C em 5.421.896 (cinco milhões, quatrocentas e vinte e uma mil, oitocentas e noventa e seis) ações preferenciais classe A, sendo a referida conversão efetuada à razão de 1 (uma) ação preferencial classe A para cada 1 (uma) ação preferencial classe C convertida; e (ii) 31.620.950 (trinta e um milhões, seiscentas e vinte mil, novecentas e cinquenta) ações preferenciais classe D em 31.620.950 (trinta e um milhões, seiscentas e vinte mil, novecentas e cinquenta) classe A, (sem considerar o desdobramento de ações em 23 de fevereiro de 2017 para esses valores) sendo a referida conversão efetuada à razão de 1 (uma) ação preferencial classe A para cada 1 (uma) ação preferencial classe D convertida. As ações preferenciais classe A passaram a ser designadas como ações preferenciais, tendo em vista a existência de somente uma classe dessas ações.

Desdobramento de Ações

- O desdobramento de ações mencionado no item 17.3 deste Formulário de Referência foi aprovado pela unanimidade dos presentes na Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária do dia 23 de fevereiro de 2017 na proporção de duas novas ações preferenciais da mesma classe para cada uma ação preferencial então existente e duas novas ações ordinárias para cada uma ação ordinária existente. Em razão do desdobramento de ações também foi alterado o limite do capital autorizado da Emissora pela emissão de ações preferencias na mesma proporção.

18.1 - Direitos Das Ações

Espécie de ações ou CDA	**Ordinária**
Tag along	100,000000
Direito a dividendos	O direito a receber dividendos dos titulares de ações ordinárias de nossa emissão é em valor 75 vezes inferior ao dividendo atribuído aos titulares de ações preferencias de nossa emissão. O dividendo obrigatório é baseado na porcentagem do lucro líquido ajustado, em vez de um valor monetário fixo por ação. De acordo com nosso Estatuto Social, no mínimo 0,1% do saldo de lucro líquido do exercício social anterior, calculado conforme a Lei das S.A. e as práticas contábeis adotadas no Brasil, deve ser distribuído a título de dividendo obrigatório anual. Podemos suspender a distribuição obrigatória de dividendos de qualquer exercício social que seja inviável dada a nossa situação financeira na época. Tal suspensão está sujeita à revisão do Conselho Fiscal, quando instalado, e aprovação pelos acionistas. O Conselho de Administração deve registrar uma justificativa para tal suspensão na CVM. Os dividendos não distribuídos por causa da suspensão devem ser destinados a uma reserva especial.
Direito a voto	Pleno
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Os acionistas poderão, a qualquer tempo, converter ações da espécie ordinária em preferencial, à razão de 75 (setenta e cinco) ações ordinárias para 1 (uma) ação preferencial, desde que integralizadas e não haja violação à proporção legal de ações ordinárias e preferenciais. Os pedidos de conversão deverão ser encaminhados por escrito ao Diretor de Relações com Investidores informando a quantidade de ações ordinárias que o acionista pretende converter. Após o recebimento do pedido iremos comunicar os demais acionistas detentores de ações ordinárias concedendo-lhes 15 (quinze) dias de prazo para que exerçam seu direito de converter suas ações ordinárias.
Direito a reembolso de capital	Sim
Descrição das características do reembolso de capital	No caso de nossa liquidação, após pagarmos todas as nossas obrigações, os nossos acionistas receberão os pagamentos relativos ao reembolso do capital investido na proporção de suas respectivas participações em nosso capital social. Ressaltando que, em caso de liquidação da Companhia, os acionistas detentores de nossas ações preferenciais terão direito ao reembolso prioritário a que fazem jus as ações preferenciais de emissão da Companhia, conforme descrito abaixo, e, após o reembolso do capital das ações ordinárias, o acionista detentor de ações ordinárias fará jus ao valor equivalente à multiplicação do total dos ativos remanescentes que couberem aos acionistas pela Participação nos Dividendos a que fazem jus as ações ordinárias. Para maiores informações ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.
Restrição a circulação	Não
Resgatável	Não
Hipóteses de resgate e fórmula de cálculo do valor de resgate	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, nem o nosso Estatuto Social nem as deliberações tomadas em nossa Assembleia Geral podem privar os nossos acionistas dos direitos de (i) participar dos nossos lucros sociais; (ii) participar do nosso acervo, em caso de liquidação; (iii) fiscalizar a nossa gestão, nos termos da Lei das Sociedades por Ações; (iv) preferência para a subscrição de nossas ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, observadas as condições previstas na Lei das Sociedades por Ações; e (v) retirar-se do nosso quadro de acionistas nos casos previstos na Lei das Sociedades por Ações.
Outras características relevantes	Para informações a respeito da obrigatoriedade de realização de oferta pública de aquisição de ações vide item 18.2 do presente Formulário de Referência. Outras características relevantes das ações ordinárias foram indicadas no item 18.12 deste Formulário de Referência.

Espécie de ações ou CDA	**Preferencial**
Tag along	7500,000000

18.1 - Direitos Das Ações

Direito a dividendos	O direito a receber dividendos dos nossos acionistas preferencialistas é em valor equivalente a 75 vezes o dividendo atribuído aos titulares de ações ordinárias de nossa emissão. No mínimo 0,1% do saldo de lucro líquido do exercício social anterior, calculado conforme a Lei das Sociedades por Ações e as práticas contábeis adotadas no Brasil, deve ser distribuído a título de dividendo obrigatório anual. Podemos suspender a distribuição obrigatória de dividendos de qualquer exercício social caso o Conselho de Administração informe à Assembleia Geral Ordinária que tal distribuição seria inviável dada a nossa situação financeira na época. Tal suspensão está sujeita à revisão do Conselho Fiscal, quando instalado, e aprovação pelos acionistas. O Conselho de Administração deve registrar uma justificativa para tal suspensão na Comissão de Valores Mobiliários. Os dividendos não distribuídos por causa da suspensão devem ser destinados a uma reserva especial.
Direito a voto	Restrito
Descrição de voto restrito	Todas as ações preferenciais de emissão da Companhia conferem direito de voto restrito a determinadas matérias, incluindo as matérias previstas no item 4.1 do Regulamento do Nível 2 e no Código CAF, conforme lista completa disponibilizada no item 18.12 deste Formulário de Referência.
Conversibilidade	Não
Direito a reembolso de capital	Sim
Descrição das características do reembolso de capital	No caso de nossa liquidação, após pagarmos todas as nossas obrigações, os nossos acionistas preferencialistas terão prioridade no reembolso de capital sobre as ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme disposto no item 18.12 abaixo. Após o reembolso prioritário do capital dos acionistas preferencialistas, conforme disposto no item 18.12, e o reembolso do capital das ações ordinárias, haverá rateio do total dos ativos remanescentes que couberem entre os acionistas, de acordo com suas Participações nos Dividendos a que fazem jus as ações preferencias. Para maiores informações sobre reembolso em caso de liquidação e também sobre reembolso em caso de exercício do direito de retirada, nos termos da lei, ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.
Restrição a circulação	Não
Resgatável	Não
Hipóteses de resgate e fórmula de cálculo do valor de resgate	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, nem o nosso Estatuto Social nem as deliberações tomadas em nossa Assembleia Geral podem privar os nossos acionistas dos direitos de (i) participar dos nossos lucros sociais; (ii) participar do nosso acervo, em caso de liquidação; (iii) fiscalizar a nossa gestão, nos termos da Lei das Sociedades por Ações; (iv) preferência para a subscrição de nossas ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, observadas as condições previstas na Lei das Sociedades por Ações; e (v) retirar-se do nosso quadro de acionistas nos casos previstos na Lei das Sociedades por Ações. Os direitos assegurados às ações preferenciais, conforme descritos no Parágrafo Nono e Décimo Segundo do artigo 5º do Estatuto Social, somente poderão ser alterados mediante aprovação pelos acionistas preferencialistas em assembleia especial. Para maiores informações ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.
Outras características relevantes	Para informações a respeito da obrigatoriedade de realização de oferta pública de aquisição de ações vide item 18.2 do presente Formulário de Referência. Outras características relevantes das ações preferenciais foram indicadas no item 18.12 deste Formulário de Referência.

18.2 - Descrição de Eventuais Regras Estatutárias Que Limitem O Direito de Voto de Acionistas Significativos ou Que os Obriguem A Realizar Oferta Pública

- De acordo com o nosso Estatuto Social, a alienação do nosso controle, direta ou indiretamente, tanto por meio de uma única operação, quanto por meio de operações sucessivas, deverá ser contratada sob condição, suspensiva ou resolutiva, de que o adquirente do controle obrigue-se a efetivar oferta pública de aquisição das demais ações ou valores mobiliários conversíveis em ações dos nossos outros acionistas, observando as condições e os prazos previstos na legislação vigente, no Regulamento do Nível 2 e do CAF, de forma a lhes assegurar às ações ordinárias o tratamento igualitário àquele dado ao acionista controlador alienante e às ações preferenciais mesmas condições oferecidas aos detentores de ações ordinárias e preço por ação preferencial equivalente a 75 (setenta e cinco) vezes o preço por ação ordinária pago. Ademais, a oferta pública também será exigida quando houver cessão onerosa de direitos de subscrição ou opção de aquisição de ações ou outros títulos ou direitos relativos a títulos ou valores mobiliários conversíveis em ações, ou que deem direito à sua subscrição ou aquisição, conforme o caso, que venha a resultar na alienação do nosso controle; ou em caso de alienação do controle de sociedade(s) que detenha(m) o poder de nosso controle, sendo que, nesse caso, o acionista controlador alienante ficará obrigado a declarar à B3 o valor atribuído a nós nessa alienação, anexando documentação comprobatória.

- Adicionalmente, aquele que atingir participação de 30% de ações ordinárias de nossa emissão ("Participação Acionária Relevante") estará obrigado a efetivar oferta pública de aquisição de ações e valores mobiliários conversíveis em ações de emissão da Companhia, nos termos do Código de Autorregulação de Aquisições e Fusões editado pelo Comitê de Aquisições e Fusões – CAF. O preço a ser ofertado aos titulares de ações com direito a voto será o maior preço pago pelo acionista adquirente para aquisição de ações ordinárias de emissão da Companhia nos 12 (doze) meses que antecederem o atingimento da Participação Acionária Relevante, ajustado por eventos societários, tais com a distribuição de dividendos ou juros sobre capital próprio, grupamentos, desdobramentos, bonificações, exceto aqueles relacionados a operações de Reorganização Societária. O preço a ser ofertado aos titulares de ações preferenciais e valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais será de 75 (setenta e cinco vezes) o valor oferecido aos titulares de ações com direito a voto.

- Ainda nos termos do Estatuto Social da Companhia, caso seja deliberada a saída da Companhia do Nível 2 de Governança Corporativa para que os valores mobiliários por ela emitidos passem a ser admitidos à negociação fora do Nível 2, ou em virtude de operação de reorganização societária, atendidos os preceitos do Código CAF, na qual a sociedade resultante dessa reorganização não tenha seus valores mobiliários admitidos à negociação no Nível 2 de Governança Corporativa no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da data da assembleia geral que aprovou a referida operação, o Acionista Controlador deverá efetivar oferta pública de aquisição das ações pertencentes aos demais acionistas da Companhia, no mínimo, pelo respectivo Valor Econômico, a ser apurado em laudo de avaliação elaborado nos termos do Artigo 46 do Estatuto Social, respeitadas as normas legais e regulamentares aplicáveis.

18.3 - Descrição de Exceções E Cláusulas Suspensivas Relativas A Direitos Patrimoniais ou Políticos Previstos no Estatuto

- Conforme previsto no Estatuto Social da Companhia, todo acionista que adquirir ações de emissão da Companhia é obrigado a efetuar as divulgações previstas no Artigo 12 da Instrução da CVM nº 358, de 3 de janeiro de 2002, conforme alterada, quando tais divulgações sejam aplicáveis. Sem prejuízo das demais cominações previstas em lei e na regulamentação da CVM, o acionista que descumprir esta obrigação poderá ter suspensos seus direitos, na forma do artigo 120 da Lei das Sociedades por Ações e do Artigo 11, item "(r)", do Estatuto Social, cessando a suspensão tão logo cumprida a obrigação.

- Adicionalmente, nos termos do Estatuto Social da Companhia, a critério do Conselho de Administração, poderá ser realizada a emissão de ações, debêntures conversíveis em ações ou bônus de subscrição sem direito de preferência ou com redução do prazo de que trata o parágrafo 4º do artigo 171 da Lei das Sociedades por Ações, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa de valores ou por subscrição pública, ou ainda mediante permuta por ações em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei, dentro do limite do capital autorizado.

18.4 - Volume de Negociações E Maiores E Menores Cotações Dos Valores Mobiliários Negociados

Exercício social **31/12/2019**

Trimestre	Valor Mobiliário	Espécie	Classe	Mercado	Entidade administrativa	Volume financeiro negociado (Reais)	Valor maior cotação (Reais)	Valor menor cotação (Reais)	Fator cotação	Valor média cotação (Reais)
31/03/2019	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	84.453.948	42,22	34,72	R$ por Unidade	37,75
30/06/2019	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	111.059.117	45,40	31,70	R$ por Unidade	37,90
30/09/2019	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	162.675.524	55,47	42,09	R$ por Unidade	49,52
31/12/2019	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	135.108.368	58,28	47,91	R$ por Unidade	52,82

Exercício social **31/12/2018**

Trimestre	Valor Mobiliário	Espécie	Classe	Mercado	Entidade administrativa	Volume financeiro negociado (Reais)	Valor maior cotação (Reais)	Valor menor cotação (Reais)	Fator cotação	Valor média cotação (Reais)
31/03/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	34.217.955	38,20	26,40	R$ por Unidade	31,88
30/06/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	54.894.835	38,69	21,33	R$ por Unidade	29,83
30/09/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	30.630.989	25,76	20,43	R$ por Unidade	23,25
31/12/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	77.082.645	36,00	22,92	R$ por Unidade	31,10

Exercício social **31/12/2017**

Trimestre	Valor Mobiliário	Espécie	Classe	Mercado	Entidade administrativa	Volume financeiro negociado (Reais)	Valor maior cotação (Reais)	Valor menor cotação (Reais)	Fator cotação	Valor média cotação (Reais)
30/06/2017	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	16.674.442	26,60	21,00	R$ por Unidade	23,87
30/09/2017	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	15.158.249	30,39	23,76	R$ por Unidade	27,04
31/12/2017	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	23.207.959	30,40	25,60	R$ por Unidade	27,77

18.5 - Outros Valores Mobiliários Emitidos no Brasil

Valor mobiliário	**Debêntures**
Identificação do valor mobiliário	1ª Emissão Pública de Debêntures
Data de emissão	26/10/2020
Data de vencimento	26/10/2025
Quantidade (Unidades)	1.745.900
Valor total (Reais)	1.745.900.000,00
Saldo Devedor em Aberto	1.745.900.000,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	A Companhia poderá, a seu exclusivo critério, realizar a qualquer tempo, a partir, inclusive, de 26 de outubro de 2023, o resgate antecipado, total ou parcial das debêntures, com o consequente cancelamento de tais debêntures, desde que observadas as condições previstas na Escritura de Emissão. Ainda, a Companhia poderá, a seu exclusivo critério, realizar, a qualquer tempo oferta facultativa de resgate antecipado, total ou parcial, das debêntures, com o consequente cancelamento de tais debêntures, que será endereçada a todos os debenturistas, sem distinção, assegurada a igualdade de condições a todos os debenturistas para aceitar o resgate antecipado das debêntures de que forem titulares, de acordo com os termos e condições previstos na Escritura de Emissão (“Oferta Facultativa de Resgate Antecipado”).

18.5 - Outros Valores Mobiliários Emitidos no Brasil

Características dos valores mobiliários de dívida	Vencimento: Ressalvadas as hipóteses de Conversão, de resgate antecipado das Debêntures ou de vencimento antecipado das obrigações decorrentes das Debêntures, nos termos previstos nesta Escritura de Emissão, o prazo das Debêntures será de 5 anos contados da Data de Emissão, vencendo-se, portanto, em 26 de outubro de 2025. Os eventos de vencimento antecipado automático são: (i) inadimplemento, pela Companhia e/ou pela Fiadora, de qualquer obrigação pecuniária relativa às debêntures e/ou prevista na Escritura de Emissão e/ou em qualquer dos demais documentos da emissão, na respectiva data de pagamento, não sanado no prazo de (a) 2 dias úteis contado da data do respectivo inadimplemento, no que se referir ao valor nominal atualizado das debêntures; ou (b) 30 dias contados da data do respectivo inadimplemento, nos demais casos; (ii) liquidação, dissolução ou extinção da Companhia, da Fiadora e/ou da Tudo Azul, exceto, exclusivamente com relação à extinção, se em decorrência de uma operação societária que não constitua um evento de inadimplemento; (iii) (a) decretação de falência da Companhia, da Fiadora, da Tudo Azul e/ou de qualquer de suas respectivas Controladas; e (iv) (b) pedido de autofalência formulado pela Companhia, pela Fiadora, pela Tudo Azul e/ou por qualquer de suas respectivas Controladas; (c) pedido de falência da Companhia, da Fiadora, da Tudo Azul e/ou de qualquer de suas respectivas Controladas, formulado por terceiros, não elidido no prazo legal; (d) pedido de recuperação judicial ou de recuperação extrajudicial da Companhia, da Fiadora, da Tudo Azul e/ou de qualquer de suas respectivas Controladas, independentemente do deferimento ou homologação do respectivo pedido; ou (e) qualquer evento similar ao disposto nas alíneas (a) a (d) acima em qualquer jurisdição envolvendo a Companhia, a Fiadora, a Tudo Azul e/ou qualquer de suas respectivas Controladas; Os eventos de vencimento antecipado não automáticos estão descritos na Escritura de Emissão. Juros: (i) durante todo o Período de Capitalização que se inicia na Primeira Data de Integralização (inclusive) e se encerra em 26 de outubro de 2021 (exclusive), 7,50% ao ano, base 360 dias, que serão, ao final de tal Período de Capitalização, incorporados ao Valor Nominal Unitário Atualizado das Debêntures, de forma automática e independentemente de qualquer formalidade adicional (inclusive independentemente de assembleia geral de Debenturistas ou de aditamento a esta Escritura de Emissão); eante todo o Período de Capitalização que se inicia na Primeira Data de Integralização (inclusive) e se encerra em 26 de outubro de 2021 (exclusive), 7,50% ao ano, base 360 dias, que serão, ao final de tal Período de Capitalização, incorporados ao Valor Nominal Unitário Atualizado das Debêntures, de forma automática e independentemente de qualquer formalidade adicional (inclusive independentemente de assembleia geral de Debenturistas ou de aditamento a esta Escritura de Emissão); e (ii) em cada um dos demais Períodos de Capitalização e durante todo o respectivo Período de Capitalização. 6,00% ao ano, base 360 dias, que serão, ao final do respectivo Período de Capitalização, pagos em espécie. Garantia: Foram constituídas as seguintes garantias: (i) garantia fiduciária de ações que representam a totalidade das ações de emissão da Tudo Azul S.A.; (ii) alienação fiduciária dos bens móveis de titularidade da Fiadora e cesão fiduciária do direito de uso concedido à Fiadora sobre o hangar localizado no aeroporto de Viracopos; (iii) alienação fiduciária de direitos de propriedade intelectual; e (iv) cessão fiduciária dos direitos creditórios da Fiadora; e (v) fiança prestada pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não há.
Outras características relevantes	O preço de subscrição das Debêntures será o seu valor nominal unitário ou o seu valor nominal unitário atualizado, conforme o caso. A integralização ocorrerá à vista, no ato da subscrição, em moeda corrente nacional. As debêntures serão conversíveis, escriturais e nominativas, sem emissão de cautelas e certificados.

18.5.a - Número de Titulares de Valores Mobiliários

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não aplicável, tendo em vista que a emissão de debêntures da Companhia descrita no item 18.5 acima foi realizada em 26 de outubro de 2020 e, dessa forma, não foram apurados os números de titulares de valores mobiliários no último exercício social.

18.6 - Mercados Brasileiros em Que Valores Mobiliários São Admitidos À Negociação

As nossas ações preferenciais são admitidas à negociação no segmento de listagem Nível 2 da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, sob o código AZUL4.

As debêntures da 1ª emissão de debêntures da Companhia são admitidas e negociadas na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão.

18.7 - Informação Sobre Classe E Espécie de Valor Mobiliário Admitida À Negociação em Mercados Estrangeiros

Valor Mobiliário	**Identificação do Valor Mobiliário**	**País**	**Mercado Valor Mobiliário**
Entidade Administradora	**Data de admissão**	**Data de Início listagem**	**Percentual**
Descrição de Segmento de Negociação		**Descrição de Proporção de Certificados de Depósito no Exterior**	
Descrição do Banco Depositário		**Descrição da Instituição Custodiante**	
Certificados de Depósito de Valores Mobiliários	American Depositary Receipts	Estados Unidos	Bolsa de Valores
New York Stock Exchange (NYSE)	31/03/2017	11/04/2017	40.000000%
Sim: ADR Nível III		Sim: A proporção é de 1 ADS para 3 ações preferenciais.	
Sim: Citibank N.A.		Sim: Banco Bradesco S.A.	

18.8 - Títulos Emitidos no Exterior

Valor mobiliário	**Certificados de Depósito de Valores Mobiliários**
Identificação do valor mobiliário	American Depositary Receipts
Data de emissão	11/04/2017
Quantidade (Unidades)	63.000.000
Valor nominal global (Reais)	0,00
Saldo devedor em aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Sim, as mesmas de uma ação preferencial.

Valor mobiliário	**Nota Comercial**
Identificação do valor mobiliário	Notes emitidos nos Estados Unidos
Data de emissão	26/10/2017
Data de vencimento	26/10/2024
Quantidade (Unidades)	400.000
Valor nominal global (Reais)	1.289.734.187,00
Saldo devedor em aberto	2.184.790.318,46
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Em ou após 26 de outubro de 2021, os títulos poderão ser resgatados, por opção do Emissor, em um todo ou em parte, nos preços especificados em “Descrição das Notas – Resgate Opcional”, acrescidos de juros não pagos até a data imediatamente anterior à data de resgate. Antes de 26 de outubro de 2021, os títulos poderão ser resgatados, por opção do Emissor, em um todo ou em parte, a qualquer momento, a um preço igual a 100% do montante principal das notas a serem resgatadas, acrescido de um prêmio “makewhole”, se houver, acrescido de juros devidos e não pagos até a data imediatamente anterior à data de resgate. Além disso, em ou antes de 26 de outubro de 2020, o Emissor poderá resgatar até 35% do saldo restante de principal agregado das notas utilizando os proventos líquidos de uma ou mais oferta de capital a um preço de resgate igual a 105,875% do saldo restante de principal agregado, acrescido de juros devidos e não pagos, até a data imediatamente anterior à data de resgate contanto que: • No mínimo 65% do saldo original de principal agregado dos títulos permaneça disponível depois de cada resgate. • Cada resgate ocorra dentro de 90 dias depois do fechamento de cada oferta de capital.

18.8 - Títulos Emitidos no Exterior

Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Os direitos assegurados por estes valores mobiliários só podem ser alterados mediante aprovação por escrito dos titulares de Notas Comerciais que representem mais da metade do valor principal remanescente. Dependem da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais alterações que impliquem: (i) redução do valor principal ou alteração da data de pagamento de qualquer Nota; (ii) redução da taxa ou alteração da data e pagamento de juros de qualquer Nota; (iii) redução do valor a pagar no resgate de qualquer Nota ou alteração do momento em que a data pode ser resgatada; (iv) alteração do local de pagamento ou da moeda de pagamento do principal de, prêmio, se houver, ou juros ou quaisquer outros valores sobre qualquer Nota; (v) prejuízo ao direito de instaurar processo para a execução de qualquer direito de pagamento em ou com relação a qualquer Nota; (vi) renúncia a uma inadimplência ou evento de inadimplemento no pagamento do principal e de juros sobre qualquer Nota; (vii) redução do valor principal das Notas cujos titulares devem consentir a qualquer alteração ou renúncia; (viii) modificação ou alteração da Escritura ou de qualquer garantia e que afete a classificação das Notas de uma maneira adversa aos seus titulares; ou (x) qualquer alteração em qualquer garantia que possa afetar adversamente os detentores das notas
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

18.9 - Ofertas Públicas de Distribuição

Oferta Pública Inicial de Ações – abril/2017

- Em abril de 2017, realizamos uma oferta pública de distribuição primária e secundária de 96.239.837 ações preferenciais de nossa emissão, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, incluindo sob a forma de *American Depositary Shares*, representados por *American Depositary Receipts* (“ADSs” e “ADRs”, respectivamente), todos livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou gravames, compreendendo: (i) a distribuição primária de 63.000.000 ações preferenciais de nossa emissão; e (ii) a distribuição secundária de 33.239.837 ações preferenciais de nossa emissão e de titularidade de determinados acionistas vendedores, considerando as ações adicionais e o exercício da opção de ações do lote suplementar, realizadas simultaneamente no Brasil e no exterior, com a exclusão do direito de preferência dos então acionistas, nos termos do artigo 172, inciso I, da Lei n° 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, dentro do limite de capital autorizado previsto no Estatuto Social da Companhia, ao preço de R$21,00 por ação, perfazendo o montante de R$ 2.021.036.577,00.

Oferta Pública Secundária – setembro/2017

- Em 20 de setembro de 2017, concluiu-se a oferta pública de distribuição secundária de ações preferenciais de nossa emissão. No âmbito da oferta base, foram alienadas 40.630.186 ações preferenciais de titularidade dos acionistas Saleb II Founder 1, LLC, STAR Sabia, LLC, WP-New Air, LLC, ZDBR LLC, Maracatu LLC, Trip Investimentos Ltda., Trip Participações S.A. e Rio Novo Locações Ltda. (“Acionistas Vendedores” e “Ações”), incluindo sob a forma de ADSs, tendo sido alocadas 8.018.839 ações na oferta brasileira e 10.870.449 ADSs na oferta internacional. A oferta contou, ainda, com um lote adicional de 4.063.019 ações, exclusivamente sob a forma de ADSs, de titularidade da WP-New Air, LLC, que foram destinadas, exclusivamente, a atender a um excesso de demanda constatado na oferta. A oferta foi concluída ao preço por ação de R$27,96, resultando em um montante total de R$1.249.622.011,80 pelas 44.693.205 alienadas na oferta.

Oferta Pública Secundária – junho/2018

- Em junho de 2018, anunciamos uma oferta pública secundária na qual a Hainan vendeu 19.379.335 ADSs representando todas as ações preferenciais da Azul até então em posse da Hainan. O preço da oferta foi de US$16,15 e nenhum outro acionista da Azul participou dessa oferta. Como resultado, a Hainan não está mais vinculada ao Acordo de Acionistas da Azul, nem tem o direito de nomear quaisquer conselheiros para o Conselho de Administração da Azul. Consequentemente, os três conselheiros eleitos pela Hainan em 2016 renunciaram aos seus cargos em abril e julho de 2018. A oferta fez parte do plano estratégico da Hainan, que incluía iniciativas de levantamento de capital, desinvestimentos selecionados, bem como investimentos em companhias aéreas e no setor de serviços de aviação. Mudanças materiais no relacionamento comercial entre a Azul e a Hainan não são esperadas como resultado da oferta.

Primeira Emissão de Debêntures – outubro/2020

- Em outubro de 2020, realizamos a primeira oferta pública de distribuição de debêntures conversíveis em ações preferenciais da Companhia, da espécie com garantia real, com garantia fidejussória adicional. O valor total de tal emissão foi de R$1.745.900.000,00 (um bilhão, setecentos e quarenta e cinco milhões e novecentos mil reais) e foram emitidas 1.745.900 (um milhão, setecentas e quarenta e cinco mil e novecentas) debêntures com valor nominal unitário de R$1.000,00 (um mil reais).

18.10 - Destinação de Recursos de Ofertas Públicas

(a) como os recursos resultantes da oferta foram utilizados

Oferta Pública Inicial de Ações – abril/2017

- Os recursos resultantes da oferta primária no âmbito de nossa oferta pública inicial, foram utilizados para amortizar nossas dívidas e reforçar o nosso capital de giro. Desta forma, além de reforçar o capital de giro, os recursos líquidos obtidos já foram destinados à amortização de R$200 milhões de dívidas e a Companhia prevê amortizar mais R$250 milhões durante o segundo semestre de 2017.

Oferta Pública Secundária – setembro/2017 e Oferta Pública Secundária – junho/2018

- Como as nossas ofertas públicas secundárias de distribuição realizada em setembro de 2017 e em junho de 2018 compreenderam exclusivamente distribuições secundárias, não houve nenhum ingresso de recursos para nós em ambos os eventos, sendo que os acionistas vendedores das ofertas receberam a totalidade dos recursos líquidos resultantes da venda das ações (para mais informações, vide item 18.9 deste Formulário de Referência).

Primeira Emissão de Debêntures – outubro/2020

- Os recursos líquidos obtidos pela Companhia com a primeira emissão de debêntures serão integralmente utilizados para capital de giro, expansão da atividade de logística e outras oportunidades estratégicas.

(b) se houve desvios relevantes entre a aplicação efetiva dos recursos e as propostas de aplicação divulgadas nos prospectos da respectiva distribuição

Não aplicável, visto que não ocorreram desvios entre a aplicação efetiva dos recursos de nossa oferta pública inicial e o que havia sido anteriormente proposto.

(c) caso tenha havido desvios, as razões para tais desvios

Não aplicável, visto que não ocorreram desvios entre a aplicação efetiva dos recursos de nossa oferta pública inicial e o que havia sido anteriormente proposto.

18.11 - Ofertas Públicas de Aquisição

Item não aplicável, tendo em vista que não realizamos ofertas públicas de aquisição relativas a ações de emissão de terceiros nos últimos três exercícios sociais e no exercício social corrente.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Seguem abaixo as descrições das emissões públicas de debêntures com esforços restritos, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 476, de 16 de janeiro de 2009, conforme alterada, e das emissões de notas promissórias com esforços restritos, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 566, realizadas pela nossa controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	10ª Emissão Debêntures Simples, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária com Garantia Fidejussória Adicional, a ser convolada em Espécie Quirografária com Garantia Real Adicional e Garantia Fidejussória Adicional, em série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Quantidade	20.000 (vinte mil)
Valor total da emissão (em R$)	20/12/2018
Data da emissão	20/12/2018
Data do vencimento	20/12/2023
Saldo devedor em aberto em 30/06/2020	196.655.108,57
Restrição à circulação	Não
Descrição da restrição	Não aplicável
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures não são conversíveis.
Possibilidade de resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	O resgate antecipado facultativo total das debêntures ocorrerá mediante comunicação, pela Companhia, dirigida (i) à B3, com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis com relação à data prevista para realização do efetivo resgate antecipado facultativo, devendo esta comunicação ser realizada em conjunto com o agente fiduciário, e (ii) aos debenturistas, com cópia para o agente fiduciário, com antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis com relação à data do efetivo resgate antecipado facultativo. Por ocasião do resgate antecipado facultativo, os debenturistas farão jus ao pagamento do valor nominal unitário ou saldo do valor nominal unitário, conforme o caso, acrescido (i) da remuneração

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

<table>
<tr><td></td><td>devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada pro rata temporis a partir da Data de Integralização ou da data de pagamento da remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, e (ii) de um prêmio flat conforme tabela abaixo, incidente sobre o valor nominal unitário ou saldo do valor nominal unitário a ser resgatado, conforme o caso, acrescido da remuneração, calculada pro rata temporis desde a data de integralização ou a data de pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento.

<table>
<tr><th>Período</th><th>Prêmio</th></tr>
<tr><td>De 20 de junho de 2020 (inclusive) até 19 de junho de 2021 (inclusive)</td><td>1,00%</td></tr>
<tr><td>De 20 de junho de 2021 (inclusive) até 19 de junho de 2022 (inclusive)</td><td>0,60%</td></tr>
<tr><td>De 20 de junho de 2022 (inclusive) até 20 de dezembro de 2023(exclusive)</td><td>0,15%</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Características dos valores mobiliários</td><td>As debêntures não são conversíveis em ações de emissão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Após aprovação dos titulares das debêntures da 9ª (nona) emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária com garantia real e garantia fidejussória adicionais, em série única, para distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, sob o regime de garantia firme de colocação, de emissão da Emissora (“9ª Emissão” e “Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão”), sobre o compartilhamento da garantia real da 9ª Emissão com presente Emissão, em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da Emissora, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e desta Escritura de Emissão, será constituída, pela Emissora em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, cessão fiduciária da totalidade dos direitos creditórios de titularidade da Emissora, os quais já se encontram cedidos aos titulares das debêntures da 9ª Emissão (“Garantia Real”), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA (“Cessão Fiduciária”). Em garantia das obrigações assumidas na 9ª Emissão e na presente Emissão, a Cessão Fiduciária deverá representar, após Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão, no mínimo, a soma de (i) 1/3 (um terço) do saldo devedor da 9ª Emissão; e (ii) 1/3 (um terço) do saldo devedor da presente Emissão (“Valor Mínimo” e “Créditos Cedidos</td></tr>
</table>

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

	Fiduciariamente", respectivamente). Ainda, foi prestada uma fiança por nós. A Cessão Fiduciária será compartilhada entre os titulares das debêntures da 9ª Emissão e os Debenturistas desta Emissão, na proporção do saldo devedor de cada emissão, sem ordem de preferência de recebimento no caso de excussão. Remuneração: juros – 116,90% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra grupo, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis Pagamento do Principal – 3 parcelas sendo a 1ª no dia 20 de dezembro de 2021 correspondendo a 45% do saldo do Valor Nominal Unitário, a 2ª no dia 20 de dezembro de 2022 correspondendo a 36,82% do saldo do Valor Nominal Unitário e a 3ª no dia 20 de dezembro de 2023 correspondendo a 18,18% do saldo do valor Nominal Unitário. Pagamento da Remuneração: semestralmente, a contar da Data de Emissão, sempre no dia 20 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 20 de junho de 2019 e o último em 20 de dezembro de 2023. São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) alteração do objeto social disposto no estatuto social da Emissora, que modifique substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; (ii) o inadimplemento de obrigações pecuniárias em valor superior a R$50 milhões; (iii) ocorrência de qualquer alteração direta ou indireta no controle acionário da Emissora, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2°, da Lei das Sociedades por Ações, exceto no caso de aprovação prévia de Debenturistas que representem mais do que 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas; (iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da Emissora, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a Emissora mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja se previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a Emissora e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da Emissora por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante de tal reestruturação societária assuma expressamente as obrigações decorrentes das Debêntures; (v) alienação ou qualquer outra forma de disposição, pela Emissora, de ativos permanentes em montante igual ou superior a R$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), admitidos os casos de alienação de aeronaves, motores, partes e peças aeronáuticas, simuladores, hangares e/ou outros bens feitos no curso ordinário das atividades da Emissora, desde que os

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

	recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da Emissora; (vi) pagamento de dividendos pela Emissora e/ou de juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro, ou qualquer outra forma de distribuição de recursos a seus acionistas, empresas controladoras (ou grupo de controle) ou coligadas à Emissora, caso a Emissora esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos desta Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios; e (vii) não manutenção de determinados *covenants* financeiros.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não existem condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	9ª Emissão Debêntures Simples, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária com Garantia Fidejussória Adicional, a ser convolada em Espécie Quirografária com Garantia Real Adicional e Garantia Fidejussória Adicional, em série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Quantidade	50.000 (cinquenta mil)
Valor total da emissão (em R$)	R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais)
Data da emissão	18/06/2018
Data do vencimento	18/12/2021
Saldo devedor em aberto em 30/06/2020	496.686.881,89
Restrição à circulação	Não
Descrição da restrição	Não aplicável
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures não são conversíveis.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

<table>
<tr><td>Possibilidade de resgate</td><td>Sim.</td></tr>
<tr><td>Hipótese e cálculo do valor de resgate</td><td>O Resgate Antecipado Facultativo total das Debêntures ocorrerá mediante comunicação, pela Companhia, dirigida (i) à B3, com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis com relação à data prevista para realização do efetivo resgate antecipado facultativo, devendo esta comunicação ser realizada em conjunto com o agente fiduciário, e (ii) aos debenturistas, com cópia para o agente fiduciário, com antecedência mínima de 10 (dez) Dias Úteis com relação à data do efetivo Resgate Antecipado Facultativo. Por ocasião do resgate antecipado facultativo, os debenturistas farão jus ao pagamento do valor nominal unitário ou saldo do valor nominal unitário das debêntures, conforme o caso, acrescido (i) da Remuneração devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada pro rata temporis a partir da Data de Integralização ou da data de pagamento da remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, e (ii) de um prêmio flat conforme tabela abaixo, incidente sobre o valor nominal unitário ou saldo do valor nominal unitário das debêntures a ser resgatado, conforme o caso, acrescido da remuneração, calculada pro rata temporis desde a Data de Integralização ou a data de pagamento de remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento.
<table>
<tr><th>Período</th><th>Prêmio</th></tr>
<tr><td>De 28 de janeiro de 2019 (inclusive) até 28 de janeiro de 2020 (exclusive)</td><td>1,00%</td></tr>
<tr><td>De 28 de janeiro de 2020 (inclusive) até o 28 de janeiro de 2021 (exclusive)</td><td>0,60%</td></tr>
<tr><td>Do 28 de janeiro de 2021 (inclusive) até a 18 de dezembro de 2021</td><td>0,15%</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Características dos valores mobiliários</td><td>As debêntures não são conversíveis em ações de emissão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da Emissora, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e desta Escritura de Emissão, será constituída, pela Emissora, em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, cessão fiduciária dos direitos creditórios de titularidade da Emissora (“Garantia Real”), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA (“Direitos Creditórios”), que deverão representar, desde que superada a Condição Suspensiva, até a liquidação integral do Valor Total da Emissão, no mínimo, 1/3 (um terço) do saldo devedor da Emissão (“Valor Mínimo”, "Créditos</td></tr>
</table>

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

	Cedidos Fiduciariamente" e "Cessão Fiduciária" respectivamente).Ademais, foi prestada uma fiança por nós. Remuneração: juros – 122% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra grupo, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis Pagamento do Principal – 2 parcelas sendo a 1ª no dia 18 de dezembro de 2020 correspondendo a 50% do saldo do valor nominal unitário e a 2ª no dia 18 de dezembro de 2021 correspondendo a 50% do saldo do valor nominal unitário Pagamento da Remuneração: semestralmente, a contar da Data de Emissão, sempre no dia 18 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 18 de dezembro de 2018 e o último em 18 de dezembro de 2021. São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) alteração do objeto social disposto no estatuto social da Emissora, que modifique substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; (ii) o inadimplemento de obrigações pecuniárias em valor superior a R$50 milhões; (iii) ocorrência de qualquer alteração direta ou indireta no controle acionário da Emissora, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2°, da Lei das Sociedades por Ações, exceto no caso de aprovação prévia de Debenturistas que representem mais do que 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas; (iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da Emissora, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a Emissora mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja se previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a Emissora e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da Emissora por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante de tal reestruturação societária assuma expressamente as obrigações decorrentes das Debêntures; (v) alienação ou qualquer outra forma de disposição, pela Emissora, de ativos permanentes em montante igual ou superior a R$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), admitidos os casos de alienação de aeronaves, motores, partes e peças aeronáuticas, simuladores, hangares e/ou outros bens feitos no curso ordinário das atividades da Emissora, desde que os recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da Emissora; (vi) pagamento de dividendos pela Emissora e/ou de juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro, ou qualquer outra forma de

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

	distribuição de recursos a seus acionistas, empresas controladoras (ou grupo de controle) ou coligadas à Emissora, caso a Emissora esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos desta Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios; e (vii) não manutenção de determinados *covenants* financeiros.
Condições para altercão dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não existem condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

19.1 - Informações Sobre Planos de Recompra de Ações do Emissor

Data delib.	Período recomp.	Reservas e lucros disp. (Reais)	Espécie	Classe	Qtde. prevista (Unidades)	% rel. circ.	Qtde. adquirida aprovadas (Unidades)	PMP	Fator de cotação	% adquirido
Outras caracter.										
12/03/2019	12/03/2019 à 12/09/2020	1.937.724,00	Preferencial		2.000.000	0,611802	301.008	42,68	R$ por Unidade	15,050000

Em 12 de março de 2019, nos termos do nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração da Companhia aprovou, por unanimidade, um programa de recompra de ações (“Programa de Recompra”), para manutenção em tesouraria e posterior cumprimento de parcela de nossas obrigações em decorrência do Plano de Outorga de Ações Restritas, aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 30 de junho de 2014, conforme alterado, e de eventuais outros planos de remuneração de longo prazo aprovados em assembleia geral.

O Programa de Recompra deverá observar os limites e condições estabelecidos na Instrução CVM nº 567, de 17 de setembro de 2015, conforme alterada (“Instrução CVM nº 567”). Além disso, a aquisição será realizada na B3, a preço de mercado, cabendo à administração decidir o momento e a quantidade de ações a serem adquiridas, respeitando os limites previstos na regulamentação aplicável. Uma ou mais Instituições financeiras que atuarão como intermediárias: Bradesco Corretora (Bradesco S.A. CTVM), Av. Brigadeiro Faria Lima, 3064 – 9º andar – Itaim Bibi – São Paulo – SP; Itaú Corretora (ITAU Corretora de Valores S.A.), Av. Brig. Faria Lima, 3.500 – 3º andar – Itaim Bibi –São Paulo - SP – CEP: 04538-132; Santander Corretora (Santander Corretora de Câmbio e Valores Mobiliários S.A.), Av. Juscelino Kubitschek, 2.041 – E2235 –24º Andar – Vila Nova Conceição – São Paulo - SP CEP: 04543-011; XP Investimentos (XP Investimentos Corretora de Câmbio, Títulos e Valores Imobiliários S.A.), Av. Brigadeiro Faria Lima, 3600 – 10º andar – Itaim Bibi – São Paulo - SP – CEP: 04538-132. O montante de reservas para recompra referese a data base 30 de junho de 2020.

05/07/2017	05/07/2017 à 05/01/2019	1.918.373.000,00	Preferencial		700.000	0,220000	550.000	27,12	R$ por Unidade	78,570000

Em 5 de julho de 2017, nos termos do nosso Estatuto Social, nossos acionistas aprovaram em Assembleia Geral, por unanimidade, um programa de recompra de ações (“Programa de Recompra”), para manutenção em tesouraria e posterior cumprimento de parcela de nossas obrigações em decorrência do Plano de Outorga de Ações Restritas, aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 30 de junho de 2017, conforme alterado, e de eventuais outros planos de remuneração de longo prazo aprovados em assembleia geral.

O Programa de Recompra deverá observar os limites e condições estabelecidos na Instrução CVM nº 567, de 17 de setembro de 2015, conforme alterada (“Instrução CVM nº 567”). Além disso, a aquisição será realizada na B3, a preço de mercado, cabendo à administração decidir o momento e a quantidade de ações a serem adquiridas, respeitando os limites previstos na regulamentação aplicável. Instituições financeiras que atuaram como intermediárias: XP Investimentos CCTVM S.A., com endereço na Av. Afranio de Melo Franco, 290, Leblon, Rio de Janeiro-RJ, CEP 22430-060. O montante de reservas para recompra refere-se a data base 31 de dezembro de 2018.

19.2 - Movimentação Dos Valores Mobiliários Mantidos em Tesouraria

Exercício social 31/12/2019

Ações

Espécie de ação	Classe ação preferencial	Descrição dos valores mobiliários	Fator cotação
Preferencial			

Movimentação	Quantidade (Unidades)	Preço médio ponderado de aquisição/alienação (Reais)
Quantidade Inicial	332.981	
Quantidade adquirida	301.008	42,68
Quantidade alienada	189.743	42,09
Quantidade cancelada	0	
Quantidade final	444.246	
Relação valores mobiliários em circulação	0,000000%	

Exercício social 31/12/2018

Ações

Espécie de ação	Classe ação preferencial	Descrição dos valores mobiliários	Fator cotação
Preferencial			

Movimentação	Quantidade (Unidades)	Preço médio ponderado de aquisição/alienação (Reais)
Quantidade Inicial	103.000	
Quantidade adquirida	447.001	27,23
Quantidade alienada	217.020	20,71
Quantidade cancelada	0	
Quantidade final	332.981	
Relação valores mobiliários em circulação	0,000000%	

Exercício social 31/12/2017

Ações

Espécie de ação	Classe ação preferencial	Descrição dos valores mobiliários	Fator cotação
Preferencial			

Movimentação	Quantidade (Unidades)	Preço médio ponderado de aquisição/alienação (Reais)
Quantidade Inicial	0	
Quantidade adquirida	103.000	26,64
Quantidade alienada	0	0,00

19.2 - Movimentação Dos Valores Mobiliários Mantidos em Tesouraria

Quantidade cancelada	0
Quantidade final	103.000
Relação valores mobiliários em circulação	0,000000%

19.3 - Outras Inf. Relev. - Recompra/tesouraria

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 19 do Formulário de Referência.

20.1 - Informações Sobre A Política de Negociação de Valores Mobiliários

Data aprovação	**24/01/2017**
Órgão responsável pela aprovação	Conselho de Administração
Cargo e/ou função	A Companhia, os Acionistas Controladores, Administradores, Conselheiros Fiscais, Funcionários com Acesso a Informação Privilegiada ou, ainda, membros de quaisquer órgãos da Companhia com funções técnicas ou consultivas, criados por disposição estatutária, e, ainda, qualquer pessoa que, em virtude de seu cargo, função ou posição nos Acionistas Controladores ou nas Sociedades Controladas e que tenha firmado o Termo de Adesão, possa ter conhecimento de Informação Privilegiada sobre a Companhia, sempre observado o art. 13 da Instrução CVM nº 358, de 2 de janeiro de 2002 ("Instrução CVM 358").

Principais características e locais de consulta

O objetivo da Política de Negociação da Companhia é esclarecer as regras que deverão ser observadas visando a coibir e punir a utilização de informações privilegiadas sobre ato ou fato relevante relativo a nós, ou Informações Privilegiadas, em benefício próprio das pessoas relacionadas no artigo 13 da Instrução CVM 358, ou Pessoas Vinculadas, em negociação com valores mobiliários de nossa emissão, e enunciar as diretrizes que regerão, de modo ordenado e dentro dos limites estabelecidos por lei, a negociação de tais valores mobiliários, nos termos da Instrução CVM 358 e das nossas políticas internas. Tais regras também procuram coibir a prática de insider trading (uso indevido em benefício próprio ou de terceiros de Informações Privilegiadas) e tipping (dicas de Informações Privilegiadas para que terceiros delas se beneficiem), preservando a transparência nas negociações de valores mobiliários de nossa emissão.
A adesão à Política de Negociação é obrigatória por todas as Pessoas Vinculadas, mediante assinatura de Termo de Adesão.
A Política de Negociação pode ser acessada nos seguintes endereços: (i) na sede da Companhia: Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 939, 8º andar, Torre Jatobá, CEP 06460-040, Tamboré, Barueri, São Paulo; e (ii) no website da Companhia (www.voeazul.com.br/ri); no website da CVM (www.cvm.gov.br) e no website da B3 (www.bmfbovespa.com.br).

Períodos de vedação e descrição dos procedimentos de fiscalização	As Pessoas Vinculadas e as Pessoas Ligadas estão vedadas de negociar valores mobiliários de emissão da Companhia nos Períodos de Impedimento (todo e qualquer período em que haja impedimento à negociação de Valores Mobiliários por determinação normativa ou do Diretor de Relações com Investidores). As restrições não se aplicam às Pessoas Vinculadas quando realizarem operações de acordo com Plano de Investimento, nem à aquisição de ações que se encontrem em tesouraria, por meio de negociação privada, decorrente do exercício de opção de compra de acordo com plano de outorga de opção de compra de ações aprovado em assembleia geral da Companhia, ou quando se tratar de outorga de ações a administradores, - 13 - empregados ou prestadores de serviços como parte de remuneração previamente aprovada em assembleia geral da Companhia. Constitui Período de Impedimento, além daquele estabelecido pelo DRI, os assim definidos pela Instrução CVM 358, quais sejam: o período de 15 (quinze dias) que anteceder a divulgação das nossas informações trimestrais (ITR) e anuais (DFP).; negociação por Pessoas Vinculadas que tenham ou possam ter conhecimento de qualquer Informação Privilegiada até que a mesma seja divulgada pela Companhia ao mercado e, ainda, se existir a intenção de promover incorporação, cisão total ou parcial, fusão, transformação ou reorganização societária.

20.2 - Outras Informações Relevantes

Conforme estabelecido na Política de Negociação da Companhia, na hipótese de existência e acesso ou conhecimento de Informação Privilegiada, é vedada a negociação de Valores Mobiliários pelas Pessoas Vinculadas até que a Companhia divulgue a Informação Privilegiada ao mercado na forma de Ato ou Fato Relevante.

Esta regra também aplica-se: quando (a) estiver em curso aquisição ou alienação de Valores Mobiliários pela própria Companhia, suas Sociedades Controladas ou outra sociedade sob controle comum, ou (b) houver sido outorgada opção ou mandato para este fim, sendo que nestes casos, a vedação vigorará exclusivamente nas datas em que a própria Companhia negocie com ações de sua emissão; e, ainda, quando existir a intenção de promover incorporação, cisão total ou parcial, fusão, transformação ou reorganização societária da Companhia.

Mesmo após a divulgação de Ato ou Fato Relevante, continuará prevalecendo a proibição de negociação caso esta possa interferir nas condições dos negócios com Valores Mobiliários, de maneira a acarretar dano à própria Companhia ou a seus acionistas, devendo tal restrição adicional ser informada pelo Diretor de Relações com Investidores.

As Pessoas Vinculadas não poderão negociar Valores Mobiliários no período de 15 (quinze) dias anterior à divulgação ou publicação, quando for o caso, das: (i) informações trimestrais da Companhia (ITR); e das (ii) demonstrações financeiras padronizadas da Companhia (DFP).

Os Ex-Administradores que se afastarem da administração da Companhia antes da divulgação pública de Ato ou Fato Relevante relativo a negócio ou fato iniciado durante seu período de gestão não poderão negociar Valores Mobiliários pelo prazo de 6 (seis) meses após o seu afastamento ou até que o referido Ato ou Fato Relevante tenha sido divulgado, o que ocorrer por último.

Além das vedações previstas acima e na Instrução CVM 358, as Pessoas Vinculadas não poderão negociar, direta ou indiretamente, os valores mobiliários de emissão da Companhia no período que antecede a decisão tomada pelos Acionistas Controladores por meio de deliberação da assembleia geral ou dos órgãos de administração da Companhia, ou qualquer outro ato ou fato de caráter político administrativo, técnico, negocial ou econômico-financeiro no que se refere à: (a) modificação do capital social da Companhia mediante subscrição de ações; (b) aprovação de programa de aquisição ou alienação de ações de emissão da Companhia; (c) distribuição de dividendos ou juros sobre capital próprio; (d) transferência de controle acionário; e (e) a divulgação das referidas decisões/deliberações, por meio de comunicado ao mercado, fato relevante ou publicação dos respectivos atos societários e editais.

Por fim, no contexto de uma oferta pública de distribuição de Valores Mobiliários e nos termos do artigo 48 da Instrução CVM n.º 400/03, as Pessoas Vinculadas deverão abster-se de negociar, desde a data em que tenham tomado conhecimento de tal oferta pública até a publicação do anúncio de encerramento de distribuição de Valores Mobiliários de nossa emissão.

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações

De acordo com a legislação e as normas da CVM em vigor, em especial a Lei das Sociedades por Ações e a Instrução da CVM nº 358, de 3 de janeiro de 2002, conforme alterada ("Instrução CVM 358"), toda e qualquer companhia de capital aberto deve, como regra geral, apresentar à CVM e à B3 determinadas informações periódicas, tais como informações financeiras trimestrais e demonstrações financeiras anuais acompanhadas do relatório da administração e do parecer dos auditores independentes, bem como arquivar junto à CVM e à B3 quaisquer acordos de acionistas existentes, avisos concernentes às assembleias gerais de acionistas e cópias de atas e comunicados relativos à divulgação de atos ou eventuais fatos relevantes. Nesse sentido, devemos cumprir e cumprimos com as normas e legislação relacionadas acima.

A Instrução CVM 358 disciplina, ainda, algumas regras a respeito da divulgação e do uso de informações sobre os atos ou fatos relevantes, inclusive, mas não se limitando, ao que se refere à divulgação de informações relativas à negociação e a aquisição de títulos emitidos pelas companhias de capital aberto.

Tais regras:

- estabelecem o conceito de ato ou fato relevante que origina a obrigatoriedade de divulgação. Enquadram-se no conceito de ato ou fato relevante as decisões tomadas pelos acionistas controladores, resoluções de assembleia geral de acionistas ou da administração da companhia, ou quaisquer outros atos ou fatos políticos, administrativos, técnicos, financeiros ou econômicos relacionados com os negócios da companhia que possam influenciar o preço de suas ações e/ou a decisão dos investidores de negociarem e/ou manterem tais ações ou de exercer quaisquer direitos subjacentes às ações;

- especificam atos ou fatos que são considerados relevantes, tais como a celebração de contratos prevendo a transferência de controle da companhia, a entrada ou retirada de acionistas que mantenham com a companhia qualquer contrato ou colaboração operacional, administrativa, financeira ou tecnológica, bem como a ocorrência de qualquer reestruturação societária realizada entre as sociedades relacionadas à companhia em questão;

- obrigam a companhia de capital aberto a divulgar atos ou fatos relevantes à CVM e à B3, bem como ao mercado em geral, por meio da publicação dos referidos atos ou fatos relevantes nos jornais geralmente utilizados pela referida companhia;

- exigem que o adquirente do controle de uma companhia de capital aberto divulgue um fato relevante, inclusive sua intenção, ou não, de promover o cancelamento do registro da companhia como companhia aberta, no prazo de um ano;

- exigem que os administradores e os membros do conselho fiscal (ou de qualquer órgão técnico ou consultivo) de uma companhia de capital aberto divulguem à CVM e à B3 o número, tipo e forma de negociação das ações emitidas pela referida companhia, suas subsidiárias e suas sociedades controladoras, detidas por referidas pessoas, bem como detidas por seus cônjuges, companheiros e dependentes, informando ainda quaisquer mudanças em referidas posições acionárias;

- exigem que, se qualquer acionista controlador, direto ou indireto, ou qualquer acionista elegendo membros do conselho de administração de uma companhia de capital aberto aumente ou diminua sua participação na referida companhia em mais de 5,0%, referido acionista ou entidade divulgue as informações relacionadas com a referida aquisição ou alienação; e

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações

- proíbem a negociação de valores mobiliários com base em informações privilegiadas.

Ademais, fazemos parte do segmento especial de listagem Nível 2 de governança corporativa da B3. Nesse sentido, adicionalmente à legislação e às normas da CVM aplicáveis, devemos observar o Regulamento do Nível 2, que contempla regras de divulgação mais rigorosas e amplia as informações a serem divulgadas pelas companhias de capital aberto em razão da adoção das práticas de governança corporativa diferenciadas. O Regulamento do Nível 2, dentre as diversas obrigações que estabelece, impõe a obrigação, à companhia de capital aberto, de apresentação de demonstração de fluxo de caixa nas informações trimestrais e nas demonstrações financeiras e a divulgação de cronograma de eventos corporativos, que deve ser divulgado anualmente, até o fim do mês de janeiro.

- Em observância às normas da CVM e da B3 (principalmente à Instrução CVM nº 358), em 24 de janeiro de 2017, o Conselho de Administração aprovou a "Política de Divulgação e de Negociação de Valores Mobiliários da Azul S.A.", cujas regras devem ser observadas por todas as Pessoas Vinculadas ("Política de Divulgação").

De acordo com a regulamentação da CVM aplicável e a nossa Política de Divulgação, é considerada uma "Informação Relevante" qualquer decisão de eventual acionista controlador, deliberação de nossa Assembleia Geral ou dos órgãos de nossa administração, ou qualquer outro ato ou fato de caráter político administrativo, técnico, negocial ou econômico-financeiro ocorrido ou relacionado aos nossos negócios, que possa influenciar de modo ponderável (i) na cotação dos valores mobiliários de nossa emissão; (ii) na decisão dos investidores de comprar, vender ou manter os valores mobiliários de nossa emissão; ou (iii) na determinação dos investidores sobre o exercício de quaisquer direitos inerentes à condição de titulares de valores mobiliários de nossa emissão.

Nos termos da Política de Divulgação da Companhia, é obrigação do Diretor de Relações com Investidores a imediata divulgação e comunicação à CVM e às entidades do mercado de Ato ou Fato Relevante. Tal divulgação deverá ser feita simultaneamente à CVM e às entidades de mercado, antes do início ou após o encerramento dos negócios nas entidades do mercado.

As Pessoas Vinculadas que venham a ter acesso a informações sobre Ato ou Fato Relevante serão responsáveis por comunicar tais informações ao Diretor de Relações com Investidores, assim como deverão verificar se após a comunicação foram tomadas as providências por esse.

Caso as Pessoas Vinculadas verifiquem a omissão do Diretor de Relações com Investidores no cumprimento de seu dever de comunicação e divulgação, deverão comunicar imediatamente o Ato ou Fato Relevante diretamente à CVM.

Os Acionistas Controladores ou a Administração da Companhia ficam obrigados, diretamente ou por meio do Diretor de Relações com Investidores, divulgar imediatamente Ato ou Fato Relevante em qualquer das seguintes hipóteses: (a) a informação ter se tornado de conhecimento de terceiros estranhos à Companhia e ao eventual negócio que caracteriza o Ato ou Fato Relevante;(b) houver indícios subsistentes e fundado receio de que tenha havido violação do sigilo do Ato ou Fato Relevante; ou (c) ocorrer oscilação atípica na cotação, preço ou quantidade negociada dos valores mobiliários de emissão da Companhia ou a eles referenciados.

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas

Em observância às normas da CVM e da B3, em 24 de janeiro de 2017, o Conselho de Administração da Companhia aprovou a "Política de Divulgação e Negociação de Valores Mobiliários da Azul S.A." ("Política de Divulgação"), cujas regras devem ser observadas por todas aquelas pessoas relacionadas no artigo 13 da Instrução da CVM nº 358, de 3 de janeiro de 2002, conforme alterada ("Instrução CVM 358"), quais sejam: os acionistas controladores, diretos ou indiretos, os administradores, os conselheiros fiscais, diretores, os integrantes dos demais órgãos com funções técnicas ou consultivas da Companhia, os empregados e executivos com acesso a informações relevantes e, ainda, por quem quer que, em virtude de seu cargo, função ou posição na Companhia, nas sociedades controladoras, nas sociedades controladas e nas sociedades coligadas, tenha conhecimento de informação relativa a ato ou fato relevante sobre a Companhia ("Pessoas Vinculadas"). As Pessoas Vinculadas deverão assinar o Termo de Adesão à Política de Divulgação, e guardar sigilo sobre as informações ainda não divulgadas.

A Política de Divulgação da Companhia está disponível para consulta no site da CVM na rede mundial de computadores (www.cvm.gov.br) e no endereço de Relações com Investidores da Companhia (www.voeazul.com.br/ri).

A Política de Divulgação da Companhia visa estabelecer regras que deverão ser observadas pelo Diretor de Relações com Investidores e demais Pessoas Vinculadas no que tange à divulgação de Informações Relevantes e à manutenção do sigilo a cerca daquelas que ainda não tenham sido divulgadas ao público.

De acordo com a nossa Política de Divulgação, é responsabilidade do Diretor de Relações com Investidores a comunicação de Informação Relevante à CVM e, se for o caso, às bolsas de valores. A Informação Relevante deve ser divulgada imediatamente por meio de documento escrito, descrevendo detalhadamente, de forma clara e precisa e em linguagem acessível ao público investidor, os atos e/ou fatos ocorridos, indicando, sempre que possível, os valores envolvidos e outros esclarecidos.

A Informação Relevante deve ser divulgada ao público por meio de anúncio publicado nos jornais de grande circulação utilizados por nós habitualmente ou em um portal de notícias com página na rede mundial de computadores, que disponibilize, em seção disponível para acesso gratuito, a informação em sua integralidade, podendo o anúncio conter a descrição resumida da Informação Relevante, desde que indique endereço na internet onde esteja disponível a descrição completa da Informação Relevante, em teor no mínimo idêntico ao texto enviado à CVM, às bolsas de valores e a outras entidades, conforme aplicável. Atualmente, divulgamos nossas Informações Relevantes nos seguintes canais: no Portal NEO1 (http://www.portalneo1.net) e em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

A nossa Política de Divulgação estabelece como responsabilidades de nossa Diretoria de Relações com Investidores:

a) divulgar e comunicar por escrito, à CVM e às bolsas de valores, imediatamente após a ciência, qualquer ato ou fato relevante ocorrido ou relacionado aos nossos negócios que seja considerado Informação Relevante; e

b) zelar pela ampla e imediata disseminação da Informação Relevante simultaneamente na CVM e nas bolsas de valores e em todos os mercados nos quais tenhamos valores mobiliários admitidos a negociação, assim como ao público investidor em geral.

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas

Sempre que for veiculada Informação Relevante por qualquer meio de comunicação, inclusive informação à imprensa ou em reuniões de entidades de classe, investidores, analistas ou com público selecionado, no país ou no exterior, a Informação Relevante deverá ser obrigatoriamente divulgada simultaneamente à CVM e, se for o caso, às bolsas de valores e ao público investidor em geral.

Qualquer Pessoa Vinculada que tenha conhecimento de atos ou fatos que possam configurar uma Informação Relevante deverá comunicá-los imediatamente, por escrito, a nossa Diretoria de Relações com Investidores.

A nossa Política de Divulgação prevê, ainda, que a Informação Relevante poderá, excepcionalmente, deixar de ser divulgada, se nossos acionistas controladores ou administradores entenderem que a sua revelação poderá colocar em risco o nosso interesse legítimo. Poderemos submeter à apreciação da CVM a nossa decisão de, excepcionalmente, manter o sigilo da Informação Relevante. De todo modo, em tais casos excepcionais de não divulgação, caso seja constatada oscilação atípica na cotação, preço ou quantidade de negociação dos valores mobiliários de nossa emissão ou, ainda, na hipótese de a informação escapar ao controle, os nossos acionistas ou administradores deverão, diretamente ou por meio do nosso Diretor de Relações com Investidores, divulgar imediatamente o ato ou fato relevante à CVM, às bolsas de valores e ao público em geral.

Nos termos de nossa Política de Divulgação, as Pessoas Vinculadas deverão guardar sigilo das informações relativas a atos ou fatos relevantes da Companhia e de suas controladoras, controladas e coligadas, às quais tenham acesso privilegiado em razão do cargo ou posição que ocupam, até sua efetiva divulgação ao mercado, assim como zelar para que subordinados e terceiros de sua confiança também o façam, responsabilizando-se solidariamente com estes na hipótese de descumprimento.

21.3 - Administradores Responsáveis Pela Implementação, Manutenção, Avaliação E Fiscalização da Política de Divulgação de Informações

O administrador responsável pela implementação, manutenção e fiscalização da Política de Divulgação é o nosso Diretor de Relações com Investidores.

Adicionalmente, a Política de Divulgação poderá ser alterada mediante deliberação do Conselho de Administração.

21.4 - Outras Informações Relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 21 do Formulário de Referência.