

Índice

1. Atividades do emissor	
1.1 Histórico do emissor	1
1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas	6
1.3 Informações relacionadas aos segmentos operacionais	19
1.4 Produção/Comercialização/Mercados	20
1.5 Principais clientes	45
1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal	46
1.7 Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior	62
1.8 Efeitos relevantes de regulação estrangeira	63
1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)	64
1.10 Informações de sociedade de economia mista	68
1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante	69
1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital	70
1.13 Acordos de acionistas	72
1.14 Alterações significativas na condução dos negócios	73
1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas	74
1.16 Outras informações relevantes	75
2. Comentário dos diretores	
2.1 Condições financeiras e patrimoniais	81
2.2 Resultados operacional e financeiro	104
2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases	107
2.4 Efeitos relevantes nas DFs	108
2.5 Medições não contábeis	109
2.6 Eventos subsequentes as DFs	111
2.7 Destinação de resultados	114
2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs	117
2.9 Comentários sobre itens não evidenciados	118
2.10 Planos de negócios	119
2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional	121
3. Projeções	
3.1 Projeções divulgadas e premissas	123
3.2 Acompanhamento das projeções	125

Índice

4. Fatores de risco	
4.1 Descrição dos fatores de risco	126
4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco	166
4.3 Descrição dos principais riscos de mercado	167
4.4 Processos não sigilosos relevantes	171
4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes	182
4.6 Processos sigilosos relevantes	183
4.7 Outras contingências relevantes	184
5. Política de gerenciamento de riscos e controles internos	
5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado	185
5.2 Descrição dos controles internos	188
5.3 Programa de integridade	190
5.4 Alterações significativas	193
5.5 Outras informações relevantes	194
6. Controle e grupo econômico	
6.1/2 Posição acionária	195
6.3 Distribuição de capital	197
6.4 Participação em sociedades	198
6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico	199
6.6 Outras informações relevantes	200
7. Assembleia geral e administração	
7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal	201
7.1D Descrição das principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal	203
7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração	204
7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal	209
7.4 Composição dos comitês	220
7.5 Relações familiares	233
7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle	234
7.7 Acordos/seguros de administradores	235
7.8 Outras informações relevantes	236
8. Remuneração dos administradores	
8.1 Política ou prática de remuneração	238

Índice

8.2 Remuneração total por órgão	242
8.3 Remuneração variável	247
8.4 Plano de remuneração baseado em ações	249
8.5 Remuneração baseada em ações (Opções de compra de ações)	263
8.6 Outorga de opções de compra de ações	264
8.7 Opções em aberto	267
8.8 Opções exercidas e ações entregues	268
8.9 Diluição potencial por outorga de ações	269
8.10 Outorga de ações	270
8.11 Ações entregues	272
8.12 Precificação das ações/opções	273
8.13 Participações detidas por órgão	275
8.14 Planos de previdência	276
8.15 Remuneração mínima, média e máxima	277
8.16 Mecanismos de remuneração/indenização	279
8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração	280
8.18 Remuneração - Outras funções	281
8.18 Remuneração - Outras funções (Estruturado)	282
8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada	283
8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada (Estruturado)	284
8.20 Outras informações relevantes	285
9. Auditores	
9.1 / 9.2 Identificação e remuneração	286
9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores	288
9.4 Outras informações relevantes	289
10. Recursos humanos	
10.1A Descrição dos recursos humanos	290
10.1 Descrição dos recursos humanos	292
10.2 Alterações relevantes	293
10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados	294
10.3(d) Políticas e práticas de remuneração dos empregados	296
10.4 Relações entre emissor e sindicatos	297

Índice

10.5 Outras informações relevantes	298
11. Transações com partes relacionadas	
11.1 Regras, políticas e práticas	299
11.2 Transações com partes relacionadas	300
11.2 Itens 'n.' e 'o.'	315
11.3 Outras informações relevantes	317
12. Capital social e Valores mobiliários	
12.1 Informações sobre o capital social	318
12.2 Emissores estrangeiros - Direitos e regras	319
12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil	320
12.4 Número de titulares de valores mobiliários	325
12.5 Mercados de negociação no Brasil	326
12.6 Negociação em mercados estrangeiros	327
12.7 Títulos emitidos no exterior	328
12.8 Destinação de recursos de ofertas públicas	339
12.9 Outras informações relevantes	340
13. Responsáveis pelo formulário	
13.1 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE	373
13.1 Declaração do diretor presidente	374
13.1 Declaração do diretor de relações com investidores	375
13.2 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE, em caso de alteração dos Responsáveis após a Entrega Anual	376

1.1 Histórico do emissor

1. Atividades do Emissor

1.1 Histórico do emissor

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

Nosso capital inicial em 2008, de R\$ 400,7 milhões, nos permitiu investir antecipadamente em uma plataforma operacional escalável e em uma frota jovem e eficiente. Em maio de 2009, com menos de seis meses de operação, nos tornamos a terceira maior companhia aérea do Brasil em termos de participação no mercado doméstico, segundo a ANAC. Nossa frota operacional de passageiros cresceu de três Embraer E-Jets em dezembro de 2008 para um total de 179 aeronaves em nossa frota operacional de passageiros em 31 de dezembro de 2024, consistindo em 57 Embraer E-Jets, 32 aeronaves ATR, 12 Airbus widebody, 56 Airbus narrowbody e 20 aeronaves Cessna Caravan.

Em agosto de 2012, adquirimos a TRIP, que, à época, era a maior transportadora regional da América do Sul em número de destinos. A semelhança de frota entre as duas companhias aéreas nos permitiu integrar todas as atividades da TRIP até junho de 2014. A aquisição da TRIP aumentou substancialmente a conectividade da nossa rede, nos permitindo servir, após a conclusão da aquisição, 106 destinos e tornarmo-nos a principal transportadora em termos de partidas nesse ano, bem como consolidar a nossa posição como líder no mercado de aviação regional, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), em rápido crescimento do Brasil. Em 31 de dezembro de 2024, tínhamos a maior malha aérea do Brasil em termos de partidas e cidades servidas, segundo a ANAC, com cerca de 980 partidas diárias abrangendo 169 destinos nacionais e internacionais - uma rede sem paralelo de mais de 400 rotas sem escalas. A aviação no Brasil dobrou nos últimos anos, com a Azul representando metade desse crescimento.



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

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

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

1.1 Histórico do emissor

Como parte dos nossos planos de expansão global, estabelecemos também acordos de *codeshare* com companhias aéreas como a United e a TAP, dando aos nossos passageiros a possibilidade de se ligarem a mais de 400 destinos em todo o mundo, para além dos 169 destinos nacionais e internacionais que servimos atualmente.

Em 21 de fevereiro de 2020, a nossa subsidiária integral, a ALAB, e a TwoFlex (atual Azul Conecta), anunciaram que celebraram um Contrato de Compra de Quotas por meio do qual adquirimos a transportadora regional brasileira TwoFlex pelo preço total de compra de R\$123 milhões. A Azul Conecta é uma companhia aérea doméstica com sede em Jundiaí, Brasil, fundada em 2013, que oferece, atualmente, serviço regular de passageiros para mais de 570 destinos no Brasil, dos quais apenas três destinos regionais eram anteriormente servidos pela Azul. A Azul Conecta também detém 14 slots diários de partida e chegada na pista auxiliar de Congonhas, o aeroporto central de São Paulo. Congonhas é um aeroporto particularmente cobiçado devido à sua proximidade com os distritos comerciais de São Paulo e devido ao seu estatuto de aeroporto com maior restrição de *slots* do Brasil. Atualmente, os nossos dois maiores concorrentes, a Gol e a LATAM, controlam a maioria dos voos para e a partir de Congonhas. A frota da Azul Conecta é composta por 24 aeronaves Cessna Caravan, um turboélice regional com capacidade para 9 passageiros.

Em agosto de 2021, anunciamos uma parceria estratégica com a Lilium, para construir uma malha exclusiva de “eVTOL” (veículos elétricos de decolagem e aterrissagem vertical) no Brasil. Os esforços para implementar operações por meio do eVTOL, um modelo de avião 100% elétrico e com zero emissão de carbono, faz parte da nossa estratégia de inovar e manter um modelo de negócio sustentável, alinhado aos nossos compromissos ASG e às melhores práticas do mercado. Este acordo comercial tem um valor total de até US\$ 1 bilhão e inclui uma frota de 220 aeronaves Lilium eVTOL com entrega prevista para começar não antes do meio de 2025, sujeito à conclusão das atividades de certificação de aeronaves e quaisquer aprovações regulatórias necessárias. Esta aliança estratégica e a encomenda de aeronaves continuam sujeitas à finalização dos termos comerciais e da documentação definitiva relacionada com as mesmas pelas partes.

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

Em 2024, a Azul Cargo, nosso negócio de logística, atingiu R\$ 1,1 bilhão em receita líquida, mesmo patamar de 2023. Em 2022, anunciamos o lançamento do cargueiro Embraer Classe-F, uma aeronave de carga que pode proporcionar vantagens competitivas para nossos clientes. A Azul Cargo atende atualmente aproximadamente 7.000 cidades e comunidades em todo o país, sendo que em mais de 17.000 rotas podemos entregar em 48 horas ou menos.

O Azul Fidelidade, programa de fidelidade integralmente detido por nós, tinha mais de 18 milhões de membros em 31 de dezembro de 2024, sendo 1,1 milhão de membros ativos por mês. A Azul Viagens, nosso negócio de férias, é outro importante impulsionador da expansão da margem. Em 2024, tivemos um aumento de 48% nos pacotes de viagem quando comparado a 2023, principalmente por alavancar a singularidade de nossa rede e a flexibilidade de nossa frota. Durante os finais de semana, por exemplo, quando a utilização é normalmente baixa para as companhias aéreas, dedicamos 25% de nossa capacidade para voar rotas exclusivas de lazer sem escalas, que são ideais para a Azul Viagens.

Estrutura Societária

Em 31 de dezembro de 2024, David Gary Neeleman, presidente do nosso conselho de administração e acionista controlador, detinha, direta e indiretamente 622.406.638 de nossas ações ordinárias, representando 67% das ações ordinárias de nosso capital social, José Mario Caprioli dos Santos, membro independente do Conselho de Administração, detém indiretamente 167.455.107 de nossas ações ordinárias, representando 18% do nosso capital social. Décio Luiz Chieppe e Renan Chieppe, ambos membros independentes do Conselho de Administração, detêm, indiretamente, 139.103.314 de nossas ações ordinárias, representando 15% de nosso capital social.

David Gary Neeleman subscreveu 804.000.063 ações ordinárias e alguns dos acionistas do grupo TRIP subscreveram 396.000.000 ações ordinárias de nossa emissão, em ambos os casos pelo preço de R\$0,06 por ação ordinária, no contexto do aumento de capital, aprovado em 20 de fevereiro de 2025 e homologado em 09 de abril de 2025.

Em 30 de setembro de 2025, David Gary Neeleman, o presidente do nosso conselho de administração e acionista controlador, detinha diretamente 1.426.406.701 ações ordinárias, que representavam

1.1 Histórico do emissor

aproximadamente 67,000% do nosso capital social. José Mario Caprioli dos Santos, nosso conselheiro, detinha direta e indiretamente 473.506.984 ações ordinárias, que representam, aproximadamente, 22,241% do nosso capital social. Décio Luiz Chieppe e Renan Chieppe, indiretamente detinham 229.051.436 ações ordinárias, que representam, aproximadamente, 10,759% do nosso capital social.

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

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

“Data da Conversão” significa o primeiro que ocorrer entre: (i) a data efetiva de consumação de uma Combinação de Negócios; (ii) 1º de maio de 2026 (“Prazo Inicial”), exceto caso a Companhia tenha, até 30 de abril de 2026, (ii.a) celebrado acordo vinculante (incluindo um termo de acordo ou de entendimentos, memorando de entendimentos ou carta de intenção vinculantes) prevendo a realização de uma Combinação de Negócios; e, (ii.b) na medida em que legalmente necessário, solicitado a aprovação da referida Combinação de Negócios às autoridades concorrenciais aplicáveis (inclusive na forma de um requerimento inicial de aprovação feito anteriormente à celebração de um acordo definitivo), hipótese em que o Prazo Inicial será estendido até 10 (dez) dias úteis após a data em que tal acordo vinculante for rescindido (se for o caso); e (iii) 15 de setembro de 2026.

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

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

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

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

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

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

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

1.1 Histórico do emissor

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

(f) "Total de Base Ações Preferenciais Não Convertidas" significa a soma de (i) todas as ações preferenciais emitidas pela Companhia em 28 de janeiro de 2025 (excetuadas as ações preferenciais mantidas pela Companhia em tesouraria), (ii) 100.000.000 de ações preferenciais (a serem emitidas pela Companhia em decorrência da capitalização de créditos detidos contra a Companhia por locadores e fabricantes de equipamentos originais (*original equipment manufacturers*)), e (iii) quaisquer ações preferenciais a serem emitidas de acordo com quaisquer valores mobiliários conversíveis ou permutáveis em ações emitidos pela Companhia como parte das transações de reestruturação concluídas pela Companhia em janeiro de 2025, incluindo opções de compra, subscrição ou permuta, que possam resultar na emissão de ações da Companhia (incluindo o número máximo de ações preferenciais que podem ser outorgadas em qualquer plano de incentivo de longo prazo da Companhia, assumindo que todas as condições estabelecidas nos respectivos contratos de concessão tenham sido cumpridas). As ações preferenciais a serem emitidas na forma do item (iii) serão calculadas como se tivessem sido emitidas na data de exercício do direito de conversão, com o preço de emissão de tais ações sendo definido com base nos termos do documento próprio de emissão de tal valor mobiliário; sendo certo que se o preço ainda não tiver sido determinado ou se exigir um cálculo de média da cotação ponderada pelo volume ("VWAP") com base em um período de medição especificado nos termos do documento próprio de emissão de tal valor mobiliário, o VWAP calculado com base no período de medição que terminará na data de exercício do direito de conversão, servirá como preço ou VWAP para os fins desse cálculo.

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

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

Procedimento Voluntário de Reestruturação Financeira – Chapter 11

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

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

Em 30 de maio de 2025, a Companhia recebeu as aprovações judiciais preliminares solicitadas no âmbito da audiência inicial relacionada ao pedido voluntário de *Chapter 11*. As decisões proferidas pelas cortes americanas garantem à Companhia a continuidade de suas operações de forma regular durante todo o processo de reestruturação, assegurando o pleno funcionamento de suas atividades comerciais e o atendimento aos clientes.

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

1.1 Histórico do emissor

Em 12 de dezembro de 2025, a Companhia informou ao mercado que o Tribunal aprovou seu plano de reorganização no âmbito do processo voluntário de *Chapter 11*.

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

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

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

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

Visão Geral

Somos a companhia aérea do Brasil com o maior número de decolagens e destinos atendidos, segundo a ANAC. Em 31 de dezembro de 2024, oferecíamos aproximadamente 980 voos diários atendendo a 169 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de mais de 400 rotas diretas. Como a única companhia aérea em 81% das nossas rotas, somos a companhia aérea líder em 134 cidades brasileiras em termos de decolagens, segundo a ANAC, voando aproximadamente 31 milhões de passageiros no ano encerrado em 31 de dezembro de 2024.

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

O Brasil é um país continental com mais de 8,5 milhões de quilômetros quadrados de área e atualmente está entre os quatro maiores mercados domésticos de aviação do mundo, de acordo com a Cirium, representando 1,2% de todos os voos domésticos globalmente. Desde 2008, o número de passageiros transportados no mercado doméstico por companhias aéreas no Brasil aumentou em 86% para 93 milhões em 2024, de acordo com a ANAC.

Temos a malha aérea mais extensa do Brasil, servindo 160 destinos domésticos, representando quase o dobro dos nossos principais competidores, GOL e LATAM, que serviram 65 e 59 destinos respectivamente no ano encerrado em 31 de dezembro de 2024, conforme dados disponibilizados pelas próprias companhias. Somos a única companhia aérea presente em 94 dos nossos destinos domésticos e somos líderes em 7 dos 10 maiores aeroportos domésticos nos quais operamos em termos de decolagens, segundo a ANAC. Por meio da nossa extensa malha, conectamos viajantes a destinos exclusivos a partir de três centros de conexões (Hubs), que atendem aos mercados de São Paulo, Belo Horizonte e Recife, três das maiores áreas metropolitanas no país. Em Viracopos, um dos principais aeroportos na área de São Paulo e o maior Hub na América do Sul em termos de destinos domésticos sem escalas, somos líderes em voos domésticos diários em 31 de dezembro de 2024, tendo operado 98% dos 143 voos nacionais diários, conforme dados da ABEAR (Associação Brasileira das Companhias Aéreas). O setor transportou 118,3 milhões de passageiros no Brasil em 2024, marcando a segunda melhor marca da história, atrás apenas de 2019.

Operamos uma frota jovem e diversificada, que acreditamos nos permitir atender cidades com diferentes densidades demográficas, variando entre grandes capitais a cidades menores, de forma mais eficiente do que nossos principais concorrentes que operam, principalmente, aeronaves maiores. Em 31 de dezembro de 2024, a Azul possuía uma frota operacional de 179 aeronaves de passageiros, com uma idade média de 8,5 anos, excluindo as aeronaves Cessna, significativamente mais jovem do que a frota de nossos principais concorrentes.

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

Um fator-chave de nossa lucratividade é o nosso modelo operacional disciplinado e de baixo custo. Nossa frota diversificada nos permite atingir um custo médio por voo mais baixo em comparação com nosso principal concorrente, segundo informações disponíveis nos *websites* de Relações com Investidores das companhias. Com a recuperação e aumento no número de aeronaves da próxima geração de Airbus A320neos e Embraer E2, esperamos manter nossa liderança e vantagem competitiva de baixo custo. Adicionalmente, acreditamos que a nossa operação é a mais eficiente do Brasil quando considerado o número de funcionários por aeronave, de 74, em 31 de dezembro de 2024.

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

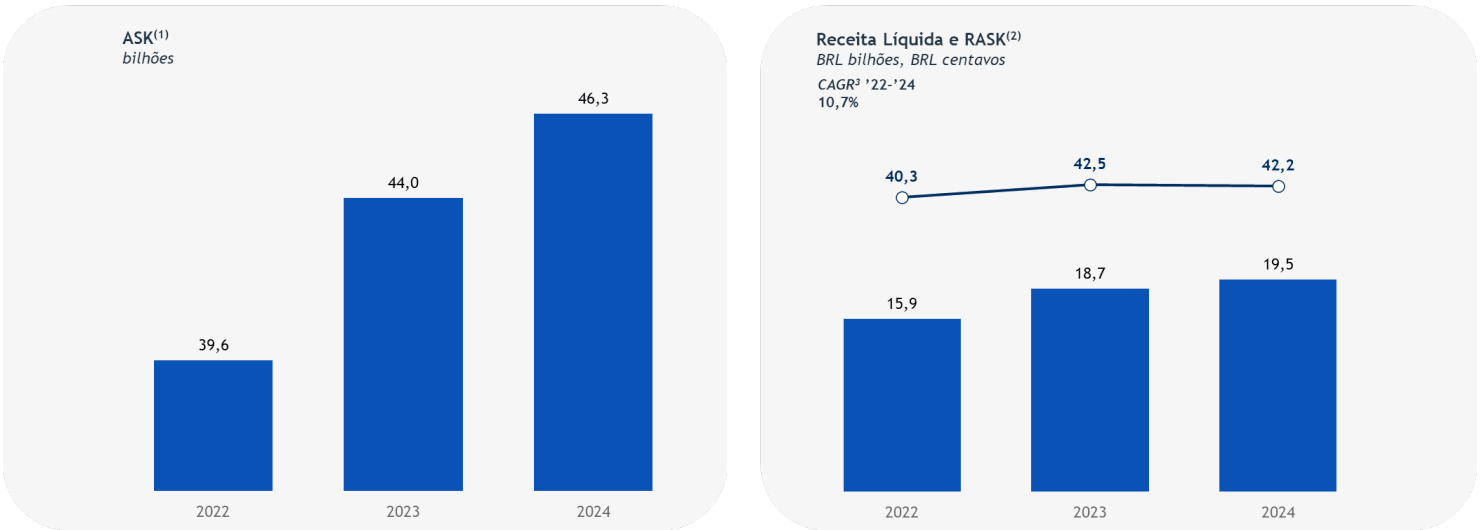
1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos destinos que atendemos.

Além disso, oferecemos serviço Wi-Fi na maior parte de nossa frota de A320neo, A321neo e Embraer E2 e estamos trabalhando para oferecer em outras aeronaves. Como resultado de nosso forte foco em serviço ao cliente, nosso *Nef Promoter Score* (“NPS”), que mede a satisfação do cliente, totalizou 42,7 pontos em 2024. Em 2020 fomos premiados como a melhor companhia aérea do mundo pela TripAdvisor Traveler’s Choice com base nas indicações recebidas de milhares de passageiros. Fomos também reconhecidos como a sexta companhia aérea mais pontual do mundo em 2024, e em segundo lugar em 2023, com uma pontualidade de 82,4% e 85,7%, respectivamente, segundo a Cirium.

Continuamos investindo para expandir nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade, que contava com mais de 18 milhões de associados em 31 de dezembro de 2024 (sendo 1,1 milhão de membros ativos por mês.) e foi o programa de fidelidade que mais cresceu em termos de membros entre os três maiores programas no Brasil nos últimos nove anos, de acordo com informações públicas disponíveis nos sites do Smiles e do LATAM Pass, os programas de fidelidade da Gol e da LATAM, respectivamente, de acordo com informações públicas divulgadas por tais competidores, inclusive em seus sites web. No final de 2020, lançamos o Itaúcard Infinite da Azul, o mais bem posicionado na carteira do Itaú e foi ganhador do prêmio de “Melhor Cartão de Crédito de Companhia Aérea” pela Melhores Destinos. Dada a força de nossa malha e o crescimento esperado de viagens aéreas de passageiros, penetração e uso de cartão de crédito e fidelidade do cliente no Brasil, acreditamos que Azul Fidelidade é um ativo estratégico chave para nós.

Temos capacidade comprovada de entregar crescimento consistente. Tivemos uma taxa de crescimento anual composta (CAGR) de 25,1% entre 2021 e 2024.



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

Em 31 de dezembro de 2024 atingimos uma receita recorde de R\$19,5 bilhões e um prejuízo líquido de R\$9,2 bilhões.

Nossas Vantagens Competitivas

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

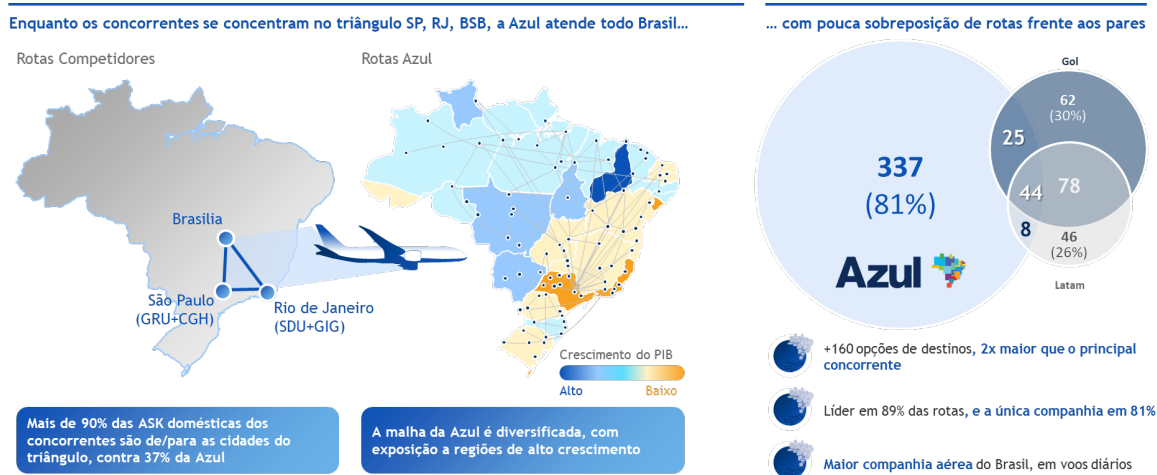
Maior malha aérea do Brasil

A Azul terminou o ano de 2024 novamente com a maior malha aérea do Brasil em termos de decolagens e cidades atendidas, com aproximadamente 980 voos diários atendendo a 160 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de mais de 400 rotas diretas, conforme dados da ANAC. Acreditamos que nossa conectividade em grandes Hubs nos permite consolidar tráfego, servindo tanto nos mercados de grande e de médio porte, bem como cidades menores que não geram demanda suficiente para

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

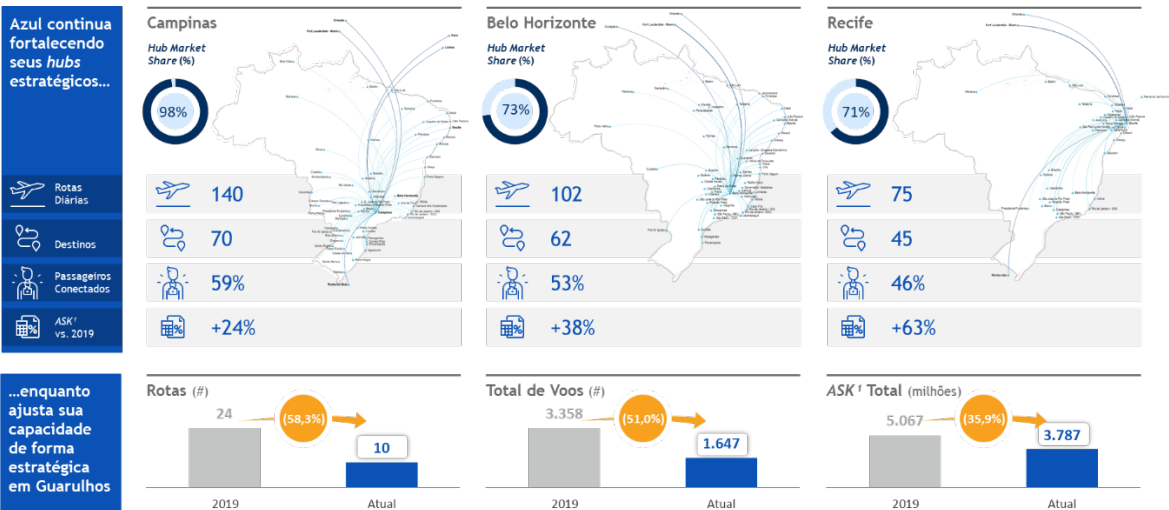
serviço ponto a ponto. Acreditamos que nossa malha extensa nos permite conectar mais passageiros em comparação aos nossos concorrentes, pois servem um número de destinos significativamente menor. Em 31 de dezembro de 2024, a Azul contava com 160 destinos no Brasil, contra 65 da Gol e 59 da Latam. Além disso, fomos líderes em 85% de nossas rotas em 31 de dezembro de 2024, enquanto Gol e LATAM foram líderes em 7 e 18 cidades no Brasil, respectivamente. Além disso, as rotas em que temos posição de liderança são responsáveis por 89% de nossa oferta de assentos por quilômetros (ASK) total.

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



Fonte: Companhia

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



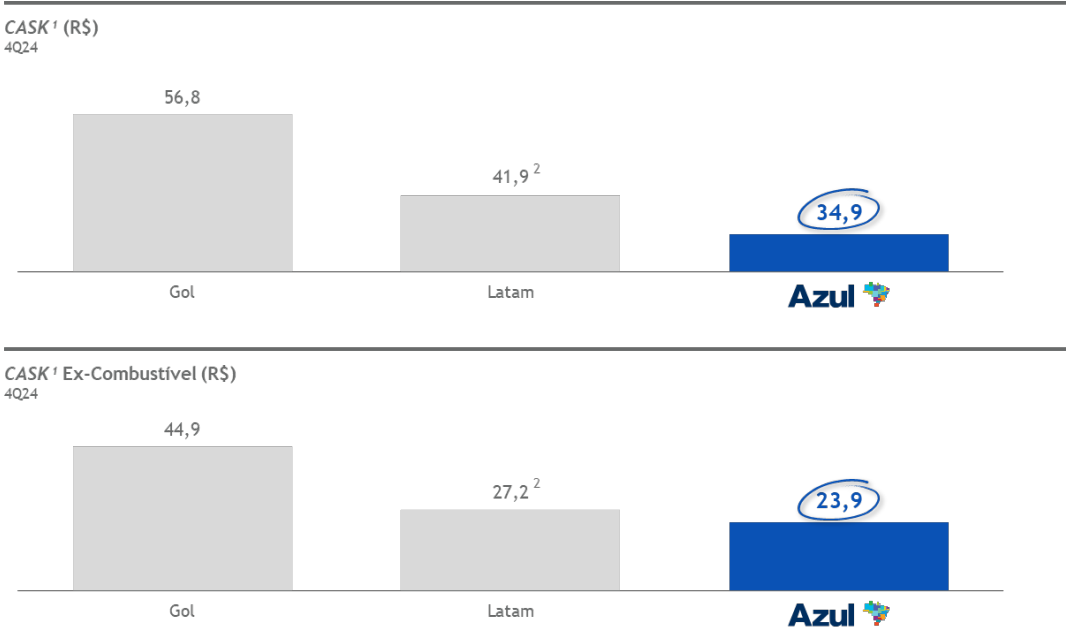
Fonte: Companhia

Nossa frota otimizada nos possibilita atender de maneira efetiva nossos mercados

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

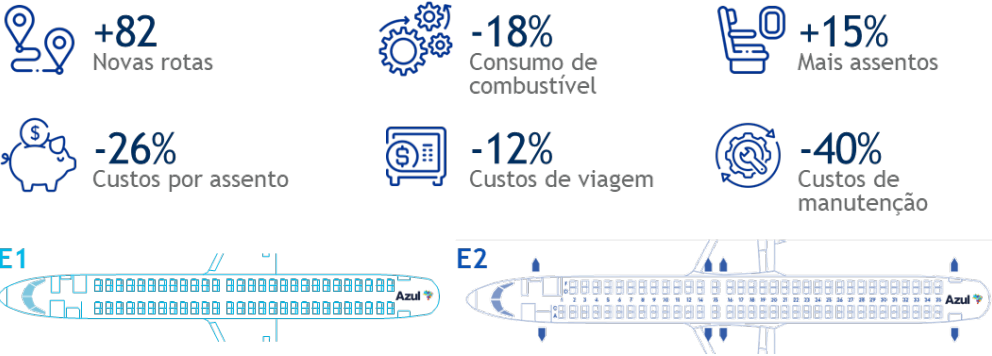
1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

Nosso plano de frota foca em manter uma vantagem de custo por voo em relação aos nossos principais concorrentes, ao mesmo tempo que nos fornece flexibilidade para abrir e desenvolver novos mercados nacionais e internacionais. Com base em nossa estratégia de desenvolvimento, esperamos adicionar aeronaves E2 de última geração e A320neo principalmente para voos omésticos e A330neo para nossa frota internacional, substituindo aeronaves de gerações mais antigas. Por serem mais eficientes em termos de consumo de combustível, acreditamos que a nova frota nos permitirá manter os custos de viagem líderes do mercado e reduzir nosso custo operacional de assento disponível por quilômetro (CASK), tanto em termos absolutos quanto em relação aos nossos principais concorrentes, conforme ilustrado abaixo.

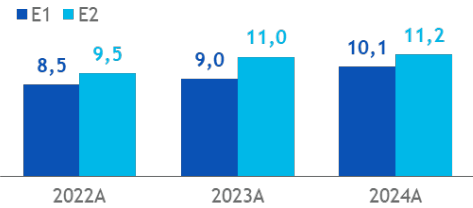


Fonte: Divulgações públicas de empresas relevantes
⁽¹⁾considera a PTAX BRL/USD de 5,84 conforme reportado pela Latam

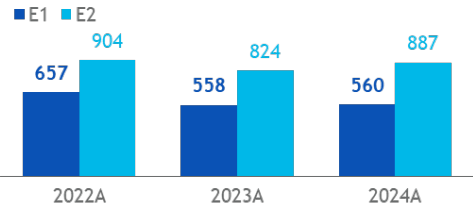
Melhor de utilização das aeronaves e maior distância percorrida por voo...



Tempo de utilização (Horas)



Distância de rota doméstica (Km)



Fonte: Companhia

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

Líder de Mercado em Receita Unitária (PRASK)

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) de R\$39,15 centavos no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e R\$39,46 centavos no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. Acreditamos que a abrangência de nossa malha e a qualidade de nossos serviços nos permitam atrair cada vez mais passageiros.

De acordo com a ABRACORP, em no ano de 2024 detínhamos uma participação de 31,5% no faturamento das agências de viagens brasileiras focadas em negócios.

Além disso, utilizamos RASK, ou receita dividida por ASKs e PRASK, ou receita de passageiros dividida por ASKs, como nossos principais indicadores de desempenho porque acreditamos que esses indicadores nos permitem avaliar a relação entre a taxa de ocupação e yield. Desde o primeiro ano de nossas operações, mantemos uma vantagem de RASK e PRASK em relação aos nossos concorrentes em razão da eficiência de nossa frota, que nos permite atingir um melhor equilíbrio entre oferta e demanda e assim atingir maiores taxas de ocupação e yields, além do desempenho de negócio de nossas unidades de negócio que reflete em melhorias nas estratégias operacionais e de gestão de receitas, conforme ilustrado a seguir.



Fonte: Companhia

Estrutura de custo mais eficiente no mercado brasileiro

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

Acreditamos que atingimos essas eficiências operacionais principalmente por meio de:

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

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

- 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, conforme dados nos *websites* de Relações com Investidores das companhias. Em 31 de dezembro de 2024, o custo médio de viagem de nossa frota era de R\$ 49.734.

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

Além disso desenvolvemos e implementamos um plano, chamado "Eleva", com múltiplas oportunidades para aumentar receitas e reduzir custos, mais uma vez permitindo que a Azul se adapte e continue expandindo a lucratividade e a geração de caixa.

Modelo de Negócio Eficiente com Oportunidades Adicionais de Redução de Custo



Fonte: Companhia

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 participação na TAP, e a Companhia investiu €90 milhões em troca de títulos e dívida emitidos pelo emissor do grupo TAP (*bonds*), conversíveis em 41,25% de participação econômica na TAP.

Em 14 de março de 2019, nós adquirimos 6,1% da participação econômica da Hainan Airlines (Hong Kong) Co. Limited na TAP por US\$25 milhões.

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

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

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

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

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

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

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

Focamos em atender as necessidades de nossos clientes e em 2024 a Azul foi eleita a sexta companhia aérea mais pontual do mundo, segundo dados do relatório Cirium On-Time Performance Review 2024. Somos a primeira companhia aérea brasileira a conquistar esse título, concedido pela Cirium em 2022, maior referência mundial em dados operacionais do setor aéreo. Uma empresa aérea é considerada pontual quando seus voos pousam até 14 minutos após o horário previsto de chegada, e a Azul tem sido reconhecida por cumprir essa meta na maioria de seus quase 1.000 voos diários. Temos muito orgulho de mostrar ao mundo a excelência do trabalho brasileiro.

Marca bem reconhecida

Acreditamos que tivemos êxito na construção de uma forte marca através de um marketing inovador e investimento de publicidade de alto retorno, com foco em ferramentas de redes sociais para estimular a divulgação boca-a-boca de nosso serviço de alta qualidade. Como resultado de nosso forte foco no atendimento ao cliente, nossas pesquisas internas indicam que, em 31 de dezembro de 2024, 64% de nossos clientes recomendariam ou recomendariam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Além disso, utilizamos a métrica NPS (*Net Promoter Score*) para medir a satisfação do cliente e, em 2024, nossa pontuação média totalizou 42,7. A força da nossa marca tem sido reconhecida em diversos prêmios:

- Vencedora do prêmio "*Latin America High Yield Corporate Bond Deal of the Year*" pelo Global Capital Latin America Bond Awards;
- Nomeada "*#1 nas Marcas Brasileiras Mais Significativas*" e "*#16 nas Marcas Brasileiras Mais Valiosas*" do *raking* do ano pelo Kantar Brandz Report 2024;
- Vencedora em "*Melhor Equipe Internacional*" pelo segundo ano consecutivo - Troféu Paul Cousin Award na Aerospace Maintenance Competition (AMC);
- AzulTec classificada como "*#12 Overall Among All Competitors*", incluindo equipes americanas na Aerospace Maintenance Competition (AMC);
- Nomeada "*Empresa Líder em Sustentabilidade*" e "*Empresa Líder em Relações com Investidores*" pela ALAS20 Brasil 2024;
- Eleita a "*Melhor Companhia Aérea Nacional*" pelo Estadão Melhores Serviços;
- Eleita a "*Companhia Aérea Mais Pontual*" pela Aviação + Brasil;
- Vencedora em "*Liderança no Mercado de Companhias Aéreas*" pelo ATW Airline Industry Achievement Awards;
- Nomeado "*Melhor Departamento Jurídico*" pelo Finance & Law Summit and Awards 2024;
- Eleita "*Excelência em Atendimento ao Cliente*" pelo Prêmio Consumidor Moderno 2024;
- Alex Malfitani votado entre os "*Executivos Financeiros Mais Admirados*" pelos Prêmios Editoriais Análise 2024;
- Jason Ward eleito "*Profissional Inteligente*" pelo Smart Customer Awards 2024;
- Eleita a "*Companhia Aérea Mais Sustentável do Brasil*" pelo Programa SustentAr (da ANAC);
- Nomeada "*Melhor Empresa*" na categoria mobilidade aérea e a Azul Cargo como "*Certificação de Experiência*" na categoria Transporte pelo Experience Awards 2024;
- Eleita "*Melhor Companhia Aérea Nacional*" pela 5ª vez pelo Melhores Destinos 2024;
- Classificada como "*Companhia Aérea nº 1 em 'Empresas que Mais Respeitam o Consumidor'*" pela

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

Consumidor Moderno:

- Vencedora da Azul Linhas Aéreas em “Lazer e Turismo - Companhias Aéreas”, Azul Fidelidade em “Programas de Pontos e Clube de Vantagens”, Azul Viagens em “Lazer e Turismo - Grandes Operações” e, Azul Cargo em “Logística e Transporte - Grandes Operações” pelo Prêmio Reclame Aqui 2024;
- “Primeira Companhia Aérea Brasileira a ter Metas de Longo Prazo Aprovadas” pela Science Based Targets Initiative (SBTi) + UN Global Compact;
- Nomeada “The World's Best Brands of 2024” e “Best National Airline Company” na categoria Hospitality & Travel pela Revista Time;
- Relatório de Sustentabilidade 2024 recebeu “Menção Honrosa” na categoria Inovação, estratégia e investimento pela ABRASCA;
- Nomeada “A companhia aérea mais sustentável do Brasil” com o Selo Ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol pela FGV;
- Nomeada a “2ª companhia aérea mais pontual do mundo” em 2023 pela CIRIUM;
- Vencedora nas categorias “Mobilidade aérea” e “Melhor net promoter score (NPS)” em 2023 pelo Experience Awards;
- Nomeada “Melhor Companhia Aérea Nacional” em 2023 pelo O Melhor de Viagem 2023/2024;
- Vencedora na categoria “Melhor Wi-Fi e entretenimento” em 2023 pelo Passenger Choice Awards;
- Eleita a Segunda “Melhor Companhia Aérea Regional da América do Sul” em 2024 pela Skytrax;
- Nomeada “Melhor Companhia Aérea” em 2023 pelo Kayak Travel Awards;
- Nomeada “Melhor Companhia Aérea” e “Companhia Aérea Mais Pontual” em 2023 pela Aviação Mais Brasil (prêmio anual do governo federal);
- Eleita a “companhia aérea mais pontual do mundo” em 2022 pela CIRIUM;
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea em atendimento ao cliente do Brasil” em 2022 pelo Prêmio Consumidor Moderno;
- Eleita a “Melhor Inovação em Experiência do Cliente” em 2022 pelo International Customer Experience Awards;
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea” em 2022 pelo Prêmio Reclame Aqui nas seguintes categorias: Companhia Aérea (Azul), Turismo e Lazer (Azul Viagens);
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea” em 2022 pelo Prêmio “Aviões e Músicas” da Azul: vencedora nas categorias Companhia Aérea Brasileira e Classe Econômica;
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea Regional da América do Sul” em 2022 pela Skytrax;
- Reconhecida como o “Melhor Índice de Satisfação entre as companhias aéreas do Brasil” em 2022 pelo NPS Awards;
- Eleita a melhor companhia aérea do Brasil pela “ANAC (Consumidor.gov.br)” em 2022: Menor quantidade de reclamações de clientes, Número um em solução de problemas com Maior índice de satisfação do cliente;
- Classificada entre as 100 empresas de maior responsabilidade no ranking ESG pelo MERCO (Corporate Reputation Business Monitor);
- Eleita a “Melhor Companhia Aérea da América do Sul” em 2022 pela APEX (Airline Passenger Experience Association);
- Indicada como a “Melhor em Cultura Centrada no Cliente” em 2022 pelo Customer Centricity World Series Awards;

Além disso, como resultado do forte reconhecimento de nossa marca e de nosso foco no atendimento ao cliente, nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade atingiu cerca de 18 milhões de membros em 31 de dezembro de 2024, sendo 1,1 milhão de membros ativos por mês, e foi reconhecido com os seguintes prêmios:

- Sexto lugar na categoria “Programas de Clube de Pontos e Vantagens” pelo Prêmio Reclame Aqui 2024;
- Nomeado “Melhor Programa de Fidelidade Nacional” pela 5ª vez pelo Melhores Destinos 2024;
- Nomeado “Melhor Programa de Fidelidade” com o projeto “Tarifa Congelada” pelo International Loyalty Awards;
- Reconhecido como o “O Melhor Programa de Vantagens do Brasil em 2016-2020”, pelo Melhores Destinos;
- Reconhecido como o “O Programa com as Melhores Tarifas no Brasil em 2016-2017” pelo Melhores Destinos; e
- 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.

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

Liderança executiva experiente

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

- Nosso fundador e Presidente do Conselho de Administração, o Sr. David Gary Neeleman, é cidadão brasileiro e americano, que fundou cinco companhias aéreas em três países diferentes, incluindo a JetBlue Airways e Breeze.
- Nosso Diretor-Presidente, John Peter Rodgerson, que anteriormente ocupava o cargo de Diretor Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores, responsável pela implementação de nossa estratégia financeira e estrutura de custos desde nosso começo. O Sr. Rodgerson atuou também como Diretor de Planejamento e de Análise Financeira na JetBlue Airways por cinco anos. O Sr. Rodgerson também atua como Diretor Presidente da nossa subsidiária, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras.
- Nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, Alexandre Wagner Malfitani, era anteriormente o líder (*head*) do nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade e nosso diretor de Finanças e de Tesouraria. Antes de entrar na Azul, o Sr. Malfitani ocupou o cargo de Diretor-Administrativo de Tesouraria da United, tendo trabalhado também no setor financeiro como gestor de fundos no Deutsche Bank e como trader no Credit Agricole Indosuez.
- Nosso Diretor Vice-Presidente de Receitas, Abhi Shah, com quase 20 anos de experiência na indústria da aviação, que ocupou anteriormente cargos executivos na JetBlue Airways e na Boeing. Foi responsável pelo desenvolvimento de nossa gestão de receita, planejamento de malhas e estrutura tarifária. Sr. Shah também atua como presidente de nossa principal subsidiária operacional - ALAB, desde outubro de 2022.
- Nosso Diretor Vice-Presidente de Operações, Daniel Tkacz, integra o quadro de tripulantes da Azul desde 2009 e conta com mais de 20 anos de experiência no setor. Ao longo de sua sólida trajetória na companhia, atuou como diretor nas áreas de Planejamento e de CCO.

A maior parte dos membros de nossa liderança executiva trabalha junto por mais de 10 anos, e está na Azul desde a fundação. Todos os membros não-brasileiros dessa equipe residem em São Paulo com vistos de trabalho permanentes. 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 acreditamos auxiliar no alinhamento dos interesses de acionistas e da administração. Nossa liderança executiva se esforça para manter um ambiente de trabalho vencedor e uma cultura de profissionalismo e meritocracia. Acreditamos que a experiência e o compromisso de nossa liderança executiva são fatores cruciais para o nosso crescimento, bem como no contínuo aperfeiçoamento de nosso desempenho operacional e financeiro.

Para alinhar os interesses da alta administração com nossos resultados operacionais, oferecemos um plano de incentivo para a liderança com base no desempenho de metas pré-definidas da Companhia, que inclui margem operacional, satisfação do cliente, satisfação do tripulante e a pontualidade de nossa operação. Também estabelecemos um plano de opção de ações para nossa liderança, com carência de quatro anos. Para mais informações acerca do nosso plano de incentivos baseado em ações, veja seção 8 desse Formulário de Referência.

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

Enfrentamos forte concorrência de outras companhias aéreas brasileiras, como Gol e Latam, que também estão investindo em melhorias operacionais e expansão de suas rotas. A volatilidade nos preços do combustível de aviação pode impactar significativamente nossos custos operacionais, afetando a margem de lucro. Mudanças nas regulamentações governamentais, tanto no Brasil quanto em mercados internacionais, podem impor restrições operacionais e aumentar os custos de conformidade. A instabilidade econômica e política no Brasil e em outros mercados onde operamos pode afetar a demanda por viagens aéreas e a capacidade de operar de forma lucrativa. A pandemia da COVID-19 mostrou como eventos

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

globais inesperados podem afetar drasticamente a indústria da aviação. Precisamos estar preparados para lidar com futuras pandemias ou crises de saúde pública. Além disso, a crescente preocupação com as mudanças climáticas e a pressão por práticas mais sustentáveis podem exigir investimentos adicionais em tecnologias verdes e adaptação a novas regulamentações ambientais.

Principais Estratégias

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

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

Pretendemos continuar acrescentando à nossa frota, aeronaves de última geração, mais eficientes no consumo de combustível, em substituição às aeronaves da geração mais antiga. Além de nos proporcionar baixos custos por assentos, estas aeronaves têm mais assentos contribuindo para um aumento na receita gerada ao conectar o tráfego, nosso negócio de fidelidade, nosso negócio de cargas e nosso negócio de pacotes de viagem. Com base em nossos pedidos atuais, esperamos continuar transformando a nossa frota adicionando aeronaves E2 de última geração, aeronaves A320neo para as rotas domésticas e aprimorando a nossa frota internacional com aeronaves A330neo, substituindo aeronaves de gerações mais antigas.

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

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

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

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

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

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

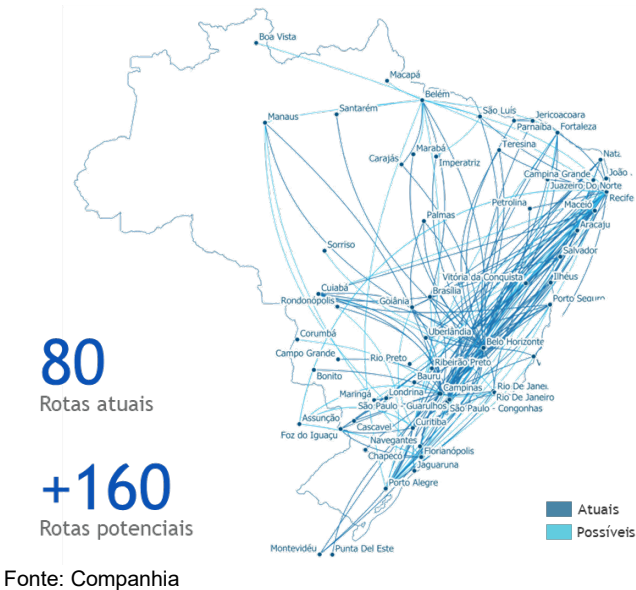
Acreditamos que há oportunidades consideráveis para conectar com serviço sem escalas cidades que atendemos atualmente através de conexões. Acreditamos que nossa frota Embraer E-Jets é o tipo de aeronave ideal para conectar essas cidades devido à combinação do número de assentos adequado com baixos custos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

Nas rotas atuais onde acreditamos existir demanda adicional, pretendemos aumentar o número de voos diários com nossas aeronaves Embraer E-Jets ou Airbus, a fim de alcançar ou aumentar ainda mais nossa superioridade de horários sobre nossos concorrentes. Por exemplo, aumentamos nossas partidas diárias na rota Campinas—Rio de Janeiro de 11 para 13 entre dezembro de 2019 e dezembro de 2024, e nossas partidas diárias na rota Campinas—Belo Horizonte de 7 para 8 entre dezembro de 2019 e dezembro de

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

2024. Ao proporcionar esta conveniência extra aos nossos clientes, buscamos continuar estimulando a demanda por nossos produtos e serviços. Também pretendemos continuar operando o A320neos principalmente em mercados de lazer de alta densidade e de longo curso.

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



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

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

Como resultado do crescimento de nossa malha, acreditamos haver uma oportunidade de continuar a expandir nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade, aumentando seus resultados e valor de mercado. Com quase 18 milhões de membros em 31 de dezembro de 2024, sendo 1,1 milhão de membros ativos por mês, a Azul Fidelidade tem sido o programa de fidelidade que mais cresce entre os três maiores programas no Brasil nos últimos nove anos, de acordo com as informações disponíveis publicamente de tais concorrentes, incluindo a divulgação arquivada ou fornecida à SEC e informações disponíveis em seus respectivos websites. A Azul Fidelidade vende pontos de fidelidade para parceiros comerciais, bem como diretamente aos membros do programa. Temos atualmente 99 parceiros comerciais, que incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Livelo (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco), Inter e Caixa; varejistas como Via Varejo, Magazine Luiza, Portal das Malas e Satelital Brazil; e parceiros de viagens incluindo Accor, RentCars, Hertz e Booking.com.

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

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

Membros Azul Fidelidade podem usar seus pontos para resgatar passagens em qualquer voo da Azul, com

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

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

Em um esforço para maximizar o potencial de criação de valor do Azul Fidelidade, temos gerenciado o programa por meio de uma equipe dedicada desde meados de 2015. Em uma base autônoma, o faturamento bruto do Azul Fidelidade fora da companhia aérea totalizou R\$ 3.426,6 milhões no ano encerrado em 31 de dezembro de 2024. Dado o número de destinos exclusivos que operamos, a força de nossa rede e o crescimento esperado de viagens aéreas de passageiros, penetração e uso de cartões de crédito e fidelidade dos membros no Brasil, acreditamos que o Azul Fidelidade é um negócio estratégico para nós. Como a Azul Fidelidade é nossa subsidiária integral, todos os fluxos de caixa gerados por esse negócio de alto crescimento e alta margem de lucro são acumulados para nossos acionistas de maneira eficiente em termos fiscais. Planejamos continuar investindo na expansão da Azul Fidelidade e avaliando oportunidades para liberar valor para esse ativo estratégico.

Continuar a aumentar as receitas auxiliares, cargas e outras

Pretendemos aumentar nossas receitas auxiliares, cargas e outras, tanto alavancando produtos já existentes quanto lançando novos, e nos concentrar na criação de valor adicional a partir desses fluxos de receitas, que representaram R\$118,85 por passageiro no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e incluíram receitas de serviços de carga, tarifas de bagagens, *upgrades*, vendas de espaço publicitário em nossos vários meios de comunicação voltados para o cliente e comissões sobre vendas de seguros de viagem. Como resultado da introdução de aeronaves maiores e de nova geração em nossa frota, esperamos ter mais disponibilidade de assentos para nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade e para nosso negócio de pacotes de viagens Azul Viagens, bem como capacidade extra para carga.

Esperamos que outros fluxos de receita sejam impulsionados principalmente pela nossa unidade de soluções logísticas, Azul Cargo. Em 2024, a receita líquida da Azul Cargo foi mantida com relação à 2023, atingindo R\$ 1,1 bilhão, impulsionada no crescimento do negócio através da expansão da base de clientes diversificada no Brasil. Os aeroportos brasileiros processaram 1,4 milhões de toneladas de carga em 2024, incluindo 891,6 mil toneladas em mercados internacionais, o maior volume desde 2000. Encerramos 2024 com uma participação de 27,6% no volume de carga transportada no Brasil, resultado de nossa rede única e do suporte de capilaridade que ela fornece ao nosso negócio de cargas. Além disso, pretendemos continuar a aumentar nossos serviços auxiliares e outros fluxos de receita, incluindo a Azul Viagens, nosso negócio de pacotes de viagem.

Continuar a estabelecer e ampliar parcerias estratégicas

Em 31 de dezembro de 2024, tínhamos acordos de *codeshare* com companhias aéreas United, TAP, JetBlue, Turkish Airlines, Ethiopian Airlines, Emirates, Air Canada, Copa Airlines, Alitalia, Avianca Colombia, Air Europa, Silver e Gol, bem como 31 acordos interline com outras companhias aéreas internacionais, o que nos permite atender passageiros viajando em itinerários que exigem vários voos em várias companhias aéreas, ampliando nossa malha. Como parte de nossos planos de expansão global, estabelecemos parcerias estratégicas com a United e com a TAP. Consideramos estes e possíveis relacionamentos com outras companhias aéreas como formas estratégicas de expandir a conectividade da nossa malha nos Estados Unidos, Europa e Ásia sem comprometer nossos próprios recursos para isso. Acreditamos que nossa base de clientes atual e futura vai demandar acesso a voos internacionais, e objetivamos oferecer esta opção a eles de maneira fácil e integrada, seja comprando em nosso site passagens de companhias aéreas parceiras ou através de voos da Azul em horários convenientes e complementares que facilitem acesso a voos fora do Brasil. Além de ampliar nossa malha global através dessas parcerias, estamos explorando uma série de acordos de cooperação, incluindo outros acordos interline, *codeshare*, acesso a programas de fidelidade de companhias aéreas parceiras e possível *co-branding*. Também consideramos oportunidades para alavancar estes relacionamentos para obter maiores eficiências operacionais ao utilizar o conhecimento dessas empresas parceiras em atividades como manutenção, transporte de carga e treinamento e redistribuição de pilotos e tripulantes, bem como a redistribuição de aeronaves redundantes ou excedentes. Estamos explorando *joint ventures* e outros acordos com nossos parceiros para determinar as formas mais eficazes e benéficas de alavancar estes relacionamentos para todas as partes.

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

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

1.3 Informações relacionadas aos segmentos operacionais

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

a. produtos e serviços comercializados

O ativo gerador da nossa receita é o transporte aéreo, que representou 98,7% da nossa receita no exercício social findo em 31 de dezembro de 2024, sendo a maior parcela proveniente do transporte aéreo de passageiros e serviços relacionados, como venda de pontos do nosso programa de fidelidade Tudo Azul, franquias de bagagens, taxas de cancelamento, no-show e mudança de bilhete, dentre outros. Além do transporte de passageiros, também geramos receita através da nossa unidade de soluções logísticas, a Azul Cargo e da nossa operadora Azul Viagens, ambos contabilizados nas Demonstrações Financeiras da Companhia como “Cargas e outras receitas”.

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

Demonstrações de Resultados (R\$ milhões) ¹	2024	2023	2022
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	18,123.1	17,362.9	14,595.6
Cargas e outras receitas	1,403.1	1,331.7	1,352.5
Receita líquida total	19,526.2	18,694.6	15,948.1

¹Resultados operacionais ajustados para itens não recorrentes.

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

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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

a. características do processo de produção

A maior parte dos nossos passageiros são aqueles em viagem de negócios que são atraídos principalmente pela conveniência e frequência de nosso serviço, para múltiplos destinos, dos quais 94 eram exclusivos em 31 de dezembro de 2024.

Acreditamos que nossa ampla malha e nossa variedade de ofertas de rotas nos permitem atrair passageiros corporativos de alta rentabilidade e que acreditamos constituir o maior componente de nossas receitas por bilhete aéreo e em número de passageiros. De acordo com a ABRACORP, detínhamos uma participação de 31,5% em termos de participação na receita brasileira de agências de viagens corporativas e nosso preço médio para este segmento foi o maior quando comparado aos nossos principais competidores para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024. Atribuímos isto à conectividade de nossa malha, que permite aos passageiros várias opções de conexão, lhes possibilitando chegar aos seus destinos de maneira mais fácil e conveniente, bem como ao fato de sermos a única opção em determinados mercados atraentes àqueles que viajam a negócios. Por outro lado, viajantes a lazer normalmente são mais sensíveis a preços elevados do que passageiros corporativos, mas tendem a terem mais flexibilidade quanto aos horários de voos.

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

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

Além de gerar receitas com a venda de passagens e pontos do Azul Fidelidade, geramos receitas adicionais com a cobrança por determinados serviços como taxas de bagagem despachada, taxas de cancelamento, taxas de mudança de voos, taxas de não-comparecimento, taxas de reservas pelo call center, taxas de reservas online e pela venda de seguros de viagem. Também oferecemos upgrades para nossas poltronas premium em voos domésticos “Espaço Azul”, as quais possuem espaço adicional, e para nossas poltronas “Economy Xtra”, “SkySofas” e de classe executiva, disponíveis em nossos voos internacionais operados com aeronaves Airbus A330. Nossa cabine “Economy Xtra” tem três polegadas a mais de espaço para as pernas em uma configuração 2-4-2, e nossos “SkySofas” são inovadores, consistindo em quatro assentos da classe econômica com um apoio para os pés que pode ser erguido para criar um espaço plano, como se fosse um sofá, flexível, para que famílias durmam juntas mais confortavelmente.

No exercício social findo em 31 de dezembro de 2024, nossa receita de passageiros foi de R\$18,1 bilhões, representando 98,7% de nossa receita líquida.

Em 2024, a receita líquida da nossa unidade de soluções logísticas, a Azul Cargo e da nossa operadora Azul Viagens atingiu R\$1,4 bilhão, focando no crescimento do negócio, expandindo e diversificando a base de clientes do varejo, indústria e operadores de e-commerce no Brasil. Encerramos 2024 com uma participação de 27.6% no volume de carga transportada no Brasil, resultado de nossa rede única e do suporte de capilaridade que ela fornece ao nosso negócio de carga.

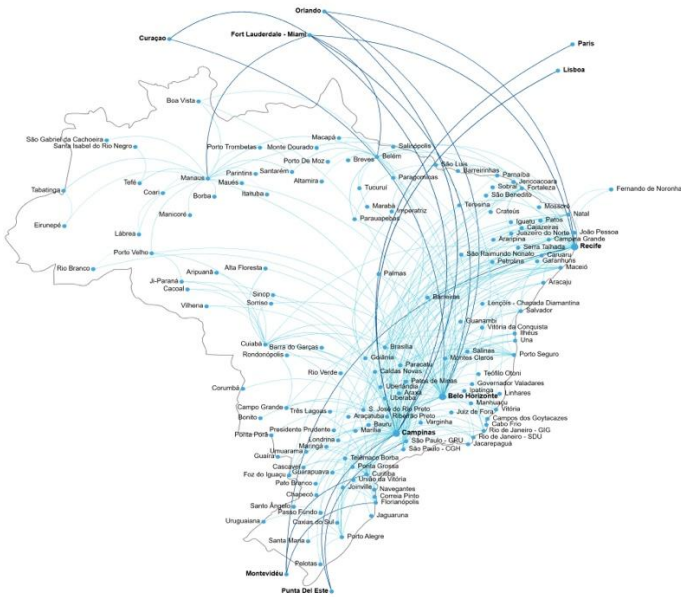
Substituímos dois aviões cargueiros 737-400 para aviões cargueiros Airbus A321 e possuímos 5 E-Jets utilizados para o transporte de cargas. Oferecemos serviços de transporte de cargas para aproximadamente 7.000 cidades, sendo que mais de 17.000 rotas contam com nosso serviço de entrega em até 48 horas, e contamos com aproximadamente 350 unidades de atendimento em todo o Brasil oferecendo nossos serviços de transporte de carga. Transportamos carga por via aérea e contratamos terceiros independentes para transportar e entregar cargas ao destino final via transporte terrestre. Embora nos responsabilizemos perante nossos clientes pela entrega adequada das cargas, nossos contratos com esses terceiros independentes nos garantem nosso direito de regresso contra eles em caso de perdas durante o transporte terrestre.

Por meio da Azul Viagens oferecemos serviços de viagem, que combinam passagens aéreas, transporte terrestre e opções de hospedagem. Os pacotes de viagens que oferecemos são montados previamente ou flexíveis e personalizados, e podem ser comprados em nosso site ou, em uma das 3.727 agências de viagens oferecendo nossos produtos de viagem ou uma de nossas 150 lojas exclusivas.

Malha Aérea

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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



Fonte: Companhia.

Em 31 de dezembro de 2024, atendíamos 169 destinos nacionais e internacionais, incluindo 134 cidades em todas as regiões do Brasil, o maior número de destinos oferecido por uma companhia aérea brasileira, e nossos voos representaram 37% do total de partidas domésticas no país de acordo com a ANAC. O nosso maior centro de conexão (“Hub”) está em Campinas, no aeroporto de Viracopos, a aproximadamente 100 quilômetros (62 milhas) da cidade de São Paulo. Partindo do aeroporto de Viracopos, nós oferecemos voos diretos para 66 cidades no Brasil, que representou 98% das 144 partidas diárias de voos domésticos neste aeroporto em 31 de dezembro de 2024.

O aumento dos voos de Campinas, nosso principal Hub, ilustra o sucesso de nosso modelo de estimulação da demanda. Em todo o Brasil, nosso Hub de Campinas oferece conectividade superior para conexão de passageiros, com o maior número de serviços sem escalas de qualquer aeroporto do país, no exercício social findo em 31 de dezembro de 2024. Resultado de nosso foco em mercados mal atendidos, conseguimos estabelecer uma plataforma de sucesso que teve aumento significativo da demanda no aeroporto de Viracopos durante os últimos 15 anos.

Nosso segundo maior Hub se localiza no principal aeroporto de Belo Horizonte, onde atendíamos a 54 destinos domésticos e tínhamos uma participação de 73% nas 141 decolagens diárias domésticas naquele aeroporto em 31 de dezembro de 2024. 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 38 destinos com voos diretos. Detínhamos participação de 71,1% das 105 decolagens diárias domésticas do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2024. Recife é uma das maiores cidades do nordeste brasileiro, e essa instalação regional nos permite aumentar a conectividade de voos dentro dessa região e para outras partes do Brasil.

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

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

Atendimento ao Cliente

Acreditamos oferecer uma experiência de viagem de qualidade baseada em uma cultura de serviço ao cliente. Nossos tripulantes são treinados para oferecer ao cliente uma experiência de viagem

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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 2024, 64% 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 2024 nossa pontuação totalizou 42.7 pontos.

Nossos serviços incluem assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas individuais de entretenimento com televisão gratuita ao vivo (LiveTV) em todos os assentos dos nossos jatos Embraer e na maioria dos A320neos, amplo espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais entre as poltronas, serviço de bordo generoso e gratuito, e serviço de ônibus também gratuito entre o aeroporto de Congonhas e o aeroporto de Viracopos. Além disso, oferecemos serviço de Wi-Fi em algumas das nossas aeronaves A320neo, A321neo, E2 e estamos instalando em mais aeronaves.

Tripulantes

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

Características do Produto

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

- uma frota de aeronaves mais jovem que as dos nossos concorrentes, Gol e Latam, conforme dados de 2024 disponibilizados por essas companhias;
- seleção de assento do passageiro;
- poltronas de couro;
- monitores individuais em todos os assentos e com canais de TV ao vivo em todas as poltronas na maioria de nossos jatos;
- extenso espaço de 76 ou mais centímetros entre os assentos;
- serviço personalizado gratuito de bebidas e snacks nos voos domésticos; e
- serviço grátis de ônibus para aeroportos chave.
- “SkySofas” de quatro assentos, oferecendo leitos em algumas cabines da classe econômica.

Em 31 de dezembro de 2024, nosso serviço de transporte por ônibus entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos tinha mais de sete partidas por dia distribuídas por uma única linha de ônibus partindo de Congonhas.

Pontualidade e Regularidade

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

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Pontualidade	82.4%	85.5%	88.9%
Taxa de conclusão	98.5%	98.6%	98.7%
Taxas de bagagens extraviadas	4.99	3.71	3.26

(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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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

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

Celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United, TAP, e outros 13 acordos de *codeshare* e 31 acordos *interline* com várias empresas aéreas internacionais, incluindo JetBlue, Etihad Airways, Lufthansa, Swiss e Aerolíneas Argentinas. Acreditamos que esses relacionamentos estratégicos nos permitem aumentar nossa taxa de ocupação em voos partindo de aeroportos brasileiros operados por nossos parceiros e expandir nossa exposição internacional para nossos clientes com base no Brasil e para os internacionais. Nossos acordos de *codeshare* com United, JetBlue e TAP nos possibilitam vender voos para praticamente todos os destinos atendidos por essas empresas aéreas, contribuindo para o crescimento de nossas operações internacionais e oferecendo aos nossos passageiros conectividade adicional para além do Brasil. Ademais, nossos relacionamentos com outras empresas aéreas nos permitem expandir nossas operações de cargas ao oferecer esses serviços para além das localidades atendidas por nossas próprias aeronaves.

Como resultado desses acordos e relacionamentos, nossos clientes têm acesso a mais de 400 destinos no mundo inteiro. Acreditamos que nossos relacionamentos estratégicos com companhias aéreas parceiras, particularmente com a United e TAP, propiciam aos nossos clientes Azul Fidelidade uma ampla variedade de atraentes opções de resgate de pontos e que nos possibilitam alavancar no programa para além de nossa própria malha. Continuamos a explorar *joint ventures* e demais acordos com parceiros estratégicos a fim de determinar formas mais eficazes e benéficas de expandir nosso negócio e aumentar nossa receita através desses relacionamentos.

Acordo com a Gol Linhas Aéreas Inteligentes

Em 23 de maio de 2024, anunciamos um acordo de cooperação comercial com a Gol Linhas Aéreas. Este acordo de *codeshare* conecta nossas redes de voos no Brasil e cobre todas as rotas domésticas exclusivas, ou seja, rotas operadas por uma das duas companhias, mas não pela outra, oferecendo aos clientes mais opções de viagem em todo o país.

Este acordo também inclui ambos os programas de passageiro frequente, Azul Fidelidade e *Smiles*, onde os membros podem ganhar pontos ou milhas em seu programa preferido ao voar segmentos dentro do acordo de *codeshare*. Os voos estão disponíveis em ambos os canais de venda da Companhia e a parceria está disponível para os clientes a partir de julho de 2024.

Memorando de entendimento não vinculante (MoU) com a Abra

Em 15 de janeiro de 2025, celebramos um Memorando de Entendimento Não Vinculante (MoU) com a Abra, a *holding* controladora da Gol, para explorar potencial combinação de negócios da Azul e da Gol.

O MoU e o entendimento entre a Azul e a Abra a respeito da governança da entidade combinada, reforça o interesse de ambas as partes em continuar a negociação de troca de ações e outras condições da transação.

A combinação de negócios está sujeita ao acordo entre a Abra e a Azul sobre os termos econômicos da combinação de negócios, à conclusão satisfatória da *due diligence*, à celebração de contratos definitivos, à obtenção de aprovações societárias e regulatórias, incluindo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), à satisfação das condições habituais de encerramento, à consumação

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

do plano de recuperação da Gol nos termos do *Chapter 11* e ao recebimento pela Abra da respectiva contrapartida. Não podemos garantir que celebraremos um acordo definitivo para uma combinação de negócios e se, se um acordo definitivo for celebrado, não há garantias de que a combinação de negócios seja consumada, seja devido à não satisfação de quaisquer condições para o fechamento, incluindo quaisquer condições antitruste, regulamentares ou financeiras.

United

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

Em 27 de abril de 2018, a United fechou uma transação de ações preferenciais com a Hainan para adquirir 16.151.524 ações preferenciais de nossa companhia aumentando sua participação em ações para 26.995.316 ações preferenciais, representando 7,75% de nossa participação econômica. Em 31 de dezembro de 2024 a United detinha 18.632.216 ações preferenciais, 5,35% do nosso capital.

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

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

TAP

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

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

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

Em 3 de julho de 2020, a TAP anunciou um acordo com o governo português em troca de um apoio financeiro no montante de €1,2 bilhão. O acordo consiste na venda da participação indireta da Azul na TAP de 6,1%, por aproximadamente R\$65 milhões, e na eliminação do direito de conversão dos bonds da TAP detidos pela Companhia no valor de €90 milhões com vencimento em 2026, de acordo com os termos e condições da transação, que foi aprovada pelos acionistas da Azul em assembleia geral extraordinária realizada em 10 de agosto de 2020. Todas as demais condições contratuais dos bonds seniores deverão ser mantidas, incluindo a condição de credor sênior, taxa de juros anual de 7,5%, direito à constituição de garantias acordadas nos respectivos termos e condições, como o programa de fidelização da TAP. Na data deste Formulário de Referência os bonds da TAP não contam com garantias.

TwoFlex

Em 21 de fevereiro de 2020, a nossa subsidiária integral ALAB e a *TwoFlex* anunciaram que celebraram um determinado contrato de compra e venda de quotas pelo qual a Azul concordou em adquirir a transportadora regional brasileira TwoFlex pelo preço total de compra de R\$123 milhões. A TwoFlex,

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

rebatizada de “Azul Conecta”, é uma companhia aérea doméstica com sede em Jundiaí, Brasil, fundada em 2013, e atualmente oferece serviço regular de passageiros e carga para mais de 8370 destinos no Brasil, dos quais apenas três destinos regionais eram anteriormente servidos pela Azul. A Azul Conecta também detém 14 slots diários de partida e chegada na pista auxiliar de Congonhas, o aeroporto central de São Paulo. Congonhas é um aeroporto particularmente cobiçado devido à sua proximidade com os distritos comerciais de São Paulo e devido ao seu status como o aeroporto com maior restrição de slots do Brasil. Atualmente, os dois maiores concorrentes da Azul, a Gol e a LATAM, controlam a maioria dos voos em Congonhas. A frota da Azul Conecta é composta por 1924 aeronaves Cessna Caravan, um turboélice regional com capacidade para 9 passageiros. A transação foi aprovada sem restrições pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) em 27 de março de 2020 e em 14 de maio de 2020, a Azul anunciou a conclusão do processo de aquisição da TwoFlex e os pagamentos do preço de compra foram concluídos em 2022.

LILIUM

Em agosto de 2021, anunciamos uma parceria estratégica com a Lilium para construir uma rede exclusiva de “eVTOL” (veículos elétricos de decolagem e aterragem vertical) no Brasil. Os esforços para implementar operações por meio do eVTOL, um modelo de avião 100% elétrico e com zero emissão de carbono, faz parte da nossa estratégia de inovar e manter um modelo de negócio sustentável, alinhado aos nossos compromissos ambientais e sustentáveis e às melhores práticas do mercado. Este potencial acordo comercial tem um valor total de até US\$ 1 bilhão e inclui uma frota de 220 aeronaves Lilium eVTOL com entrega prevista para começar não antes da metade de 2025, sujeito à conclusão das atividades de certificação de aeronaves e quaisquer aprovações regulatórias necessárias. Esta aliança estratégica e a encomenda de aviões estão sujeitas à finalização das condições comerciais e da documentação definitiva das partes.

Gestão de Receitas

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

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

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

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

Utilizamos um sistema próprio para gerenciamento de *yield*, essencial para nossa estratégia de otimizar a rentabilidade a partir da segmentação dinâmica de tarifas e estímulo à demanda. Temos como alvo os clientes corporativos, aos quais oferecemos opções convenientes de voo, e os clientes a lazer, mais preocupados com custos, aos quais oferecemos tarifas baixas para estimular as viagens de compra antecipada. Acreditamos que nosso modelo de segmentação de tarifas nos permitiu alcançar um PRASK líder de mercado de R\$39,15 centavos de real no exercício social findo em 2024. 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 Azul Fidelidade

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Nosso programa de Vantagens Azul Fidelidade, lançado em maio de 2009, objetiva intensificar a fidelidade do cliente e o reconhecimento da marca. O Azul Fidelidade tinha mais de 18 milhões de membros em 31 de dezembro de 2024, sendo 1,1 milhão de membros ativos por mês, e a Azul Fidelidade tem sido o programa de fidelidade que mais cresce entre os três maiores programas no Brasil nos últimos nove anos, de acordo com as informações disponíveis publicamente nos sites web da Smiles e LATAM Pass, os programas de fidelidade da Gol e da LATAM, respectivamente. Os membros do Azul Fidelidade ganham de um a quatro pontos a cada real gasto em passagens da Azul.

Os resgates de pontos para passagens começam em 3.000 pontos e sobem para voos mais caros. O Azul Fidelidade também oferece a opção de “pontos mais dinheiro”, na qual as passagens podem ser compradas usando uma combinação de dinheiro e de pontos Azul Fidelidade. Periodicamente, como uma ferramenta promocional, poderemos oferecer recompensas por menos de 3.000 pontos. Acreditamos que, com um sistema que recompense ao menos o número de pontos conforme os reais gastos, os clientes percebem que também estão recebendo uma recompensa maior por suas compras. Da mesma forma, acreditamos que o valor variável dos pontos necessários para resgatar as recompensas nos dá flexibilidade para exercer o critério sobre os custos que incorremos com relação a esses resgates.

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

Os pontos Azul Fidelidade expiram depois de dois anos de sua emissão. Os viajantes frequentes chegam à categoria “Azul Fidelidade Topázio” ao acumularem 6.000 pontos de qualificação, à categoria “Azul Fidelidade Safira” ao acumularem 10.000 pontos de qualificação, e ao nível “Azul Fidelidade Diamante” ao acumularem 12.000 pontos de qualificação e 12 segmentos durante um determinado ano civil. As categorias Topázio, Safira ou Diamante são válidas durante o restante do ano de qualificação e para todo o ano seguinte, e proporcionam os seguintes benefícios, dentre outros: pontos de bonificação, privilégios no check-in nos principais aeroportos como Viracopos, Santos Dumont, Confins, Brasília e outros, prioridade no embarque, limites maiores para as bagagens, e serviços exclusivos de telefone e e-mail.

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

Temos atualmente 99 parceiros comerciais, que oferecem aos membros do Azul Fidelidade opções para acumular e resgatar pontos, incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Livel (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco), Inter e Caixa, varejistas como (Via Varejo, Magazine Luiza Portal das Malas e Satelital Brazil) e parceiros em viagens incluindo Accor, RentCars, Hertz e Booking.com.

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

Para maximizar o potencial de criação de valor da Azul Fidelidade, temos gerenciado o programa através de uma equipe exclusiva e dedicada desde meados de 2015. O Faturamento Bruto da Azul Fidelidade, excluindo a companhia aérea, totalizou R\$3.427 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

2024, R\$2.692 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2023 e R\$2.300 milhões para o ano encerrado em 31 de dezembro de 2022. Acreditamos que a Azul Fidelidade tem um potencial de crescimento significativo.

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

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

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Faturamento bruto (ex linhas aéreas) – R\$ milhões	3.427	2.693,3	2.217,7
Membros totais (em milhões)	18,2	16,6	15,0

Marketing

Nossas estratégias de marketing e propaganda estão de acordo com nosso modelo operacional de baixo custo. Acreditamos que tivemos êxito na construção de uma forte marca através de um marketing inovador e investimento de publicidade de alto retorno, com foco em ferramentas de redes sociais para estimular a divulgação boca-a-boca de nosso serviço de alta qualidade. Como resultado de nosso forte foco no atendimento ao cliente, nossas pesquisas internas indicam que, em 31 de dezembro de 2024, 64% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Nossas técnicas de marketing e propaganda se concentram em ferramentas de redes social (Google Search, Facebook, Twitter e YouTube), e-mail, sites, marketing móvel, inclusive através de nosso programa de fidelidade Azul Fidelidade e de nosso serviço gratuito de ônibus envelopados com a nossa marca entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos. Nossa estratégia de marketing e propaganda também envolve campanhas de vendas e de promoções com nossos parceiros.

Além disso, aumentamos nossa visibilidade e o reconhecimento da marca ao apresentar anúncios da Azul nas telas individuais de entretenimento em todas as poltronas de nossos jatos, que exibem televisão ao vivo gratuita em voos domésticos, e ao oferecer aos nossos clientes a bordo nossa revista Azul (que também é uma fonte de receitas, principalmente com os anúncios pagos) e lanches com nosso logotipo na embalagem, refrigerantes Coca-Cola e *happy hours* sazonais de cerveja premium gratuita. Também construímos nossa marca ao oferecer aos nossos viajantes a negócios nossa sala VIP no aeroporto de Viracopos. Adicionalmente, fazemos marketing ao manter aviões pintados seguindo nossos padrões com símbolos reconhecíveis, como a bandeira brasileira e símbolos apoiando importantes causas sociais como a conscientização do câncer de mama, uma causa social que temos apoiado através de iniciativas de responsabilidade social corporativa desde nossa fundação. Colocamos logotipos de importantes parceiros em nossos aviões para gerar receitas adicionais, como SkyTV e Coca Cola, bem como apresentamos parcerias de alta visibilidade, como "A Frota Mais Mágica do Mundo", com o Walt Disney World Resort. Além disso, fazemos campanhas de *buzz* marketing (constituídas por atividades de marketing conduzidas em locais públicos, como aeroportos e aeronaves) para intensificar o reconhecimento de nossa marca e oferecer promoções direcionadas aos nossos clientes.

Manutenção

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

aeronaves. Nossos programas de treinamento são todos aprovados pela ANAC.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

- Rolls-Royce, a fabricante dos motores Trent 700 e Trent 7000 instalados em nossa frota de aeronaves de fuselagem larga A330 e A330neo, respectivamente – Contratos separados “power-by-the-hour” (Total Care), cada um efetivo até que cada motor não seja mais operado pela Azul que prevê o reparo de motores, restauração de desempenho, revisão, monitoramento de condição do motor e gestão diagnóstica do Trent 700 e Trent 7000.
- CFM International, uma joint venture entre a GE e a Safran Aircraft Engines, fabricante dos motores Leap 1A instalados em nossa frota de aeronaves da família Airbus A320neo de ponta–Um contrato “power-by-the-hour” de doze anos que prevê o reparo, a restauração do desempenho, a revisão geral, o monitoramento do condicionamento do motor e o gerenciamento de diagnósticos de cada frota de motores Leap 1A. Sob este acordo, a GE tem a obrigação de desenvolver sua base GE Celma em Petrópolis, perto do Rio de Janeiro, para realizar nossa manutenção de motores com capacidade total até 2020, prazo que foi cumprido, o que resultou em uma redução significativa no tempo de retorno e no estoque de peças sobressalentes do motor que evita o custo do transporte de motores para os Estados Unidos para manutenção.
- Pratt & Whitney, fabricante dos motores PW1900G instalados em nossa frota de aeronaves E-Jet E2–Um contrato “power-by-the-hour” de 12 anos para cada motor a partir da data de entrega da primeira aeronave, que cobre reparo, restauração do desempenho, revisão geral, monitoramento do condicionamento do motor e gerenciamento de diagnósticos dos motores da nossa frota.

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

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

- ATR – Um contrato com vencimento em 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 – A frota de aeronaves E2 é apoiada por um contrato que expira em 2032 e cobre o reparo de componentes, o inventário no local e o acesso a um pool de troca de peças sobressalentes.
- Airbus – Contratos separados para o A320neo e A330 com vencimento em 2028 e 2030, respectivamente, e que cobre reparo de componentes, estoque no local e acesso a um kit de peças de reposição.

Segurança e Qualidade

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

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

O departamento de gerenciamento de risco e o departamento de garantia de segurança são

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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

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

O departamento de Segurança de Manutenção e Ocupacional estritamente acompanha todas as atividades relativas ao Safety Management System (sistema de gestão de segurança), ou SMS, inclusive os padrões de SMS determinados pela ANAC, que seguem os mais reconhecidos padrões de segurança no mundo. O Brasil está classificado na Categoria 1 de padrões de segurança de voo pela ICAO, a mesma classificação dos Estados Unidos e do Canadá, por exemplo.

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

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

O departamento de Resposta à Crise e Emergência é responsável por manter e treinar os times de assistência especial composta por voluntários que são treinados para situações de emergência. Esse departamento também é responsável por exercícios e treinamentos regulares, e treinamento para interações com a mídia, juntamente com nosso Escritório de Comunicações.

Em conjunto com os programas de segurança atualmente adotados, toda nossa frota está equipada com *electronic flight bags*, dispositivo de gerenciamento de informações que ajuda a tripulação a realizar com segurança tarefas de gerenciamento do voo. Também acreditamos que somos a única empresa aérea no Brasil com simuladores completos. Mantemos nossas aeronaves em rígida conformidade com as especificações do fabricante e com todas as regulamentações de segurança aplicáveis, realizamos manutenção diária de linha como rotina, e somos parte do Programa de Monitoramento da Integridade de Aeronaves da Embraer e Airbus, que determina o monitoramento minucioso de tendências de mau funcionamento em sistemas e peças. Também nos esforçamos para cumprir exatamente ou de forma mais rígida todas as normas de saúde e segurança. Na busca dessas metas, mantemos ativo um programa de segurança de voo, do qual todo o nosso pessoal deve participar e atuar ativamente na identificação, redução e eliminação de acidentes.

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

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

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

possível. Reforçamos a nossa cultura através de um programa extensivo de orientação para novos tripulantes e passamos a eles a importância do atendimento ao cliente e a necessidade de continuar produtivos e eficientes em termos de custo. Os nossos tripulantes são estimulados a escutar os nossos clientes e dizer “sim” a eles, atendendo suas necessidades e solucionando problemas.

Nós nos comunicamos regularmente com todos os nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores), mantendo-os informados sobre eventos em nossos escritórios através de reuniões e sessões de perguntas e respostas, e solicitando feedback sobre meios para aprimorar a cooperação da equipe e o ambiente de trabalho.

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

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

O nosso foco é aumentar a eficiência e a produtividade de nossos tripulantes (assim definidos como nossos empregados, funcionários e/ou administradores). Em 31 de dezembro de 2024, nós tínhamos 70 FTEs (*full-time equivalent*) por aeronave. A tabela a seguir contém o número de nossos funcionários equivalentes por categoria e o número de FTEs por aeronave no final dos períodos indicados:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Pilotos	2.274	2.231	2.066
Comissários de bordo	3.558	3.512	3.599
Pessoal de aeroporto	3.711	3.705	2.975
Pessoal de manutenção	2.341	2.310	2.068
Pessoal de call center	1.041	1.015	700
Outros	3.254	3.238	2.842
Total	16.179	16.011	14.250
FTEs de final de período por aeronave	74	77	68

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.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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

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

Seguro

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

Visão Geral da Indústria

O Brasil é geograficamente similar em tamanho aos Estados Unidos em sua parte continental é o quarto maior mercado para passageiros domésticos do mundo. Na medida em que o transporte aéreo se tornou mais acessível, os brasileiros estão alocando uma parcela maior de sua renda disponível para viagens internacionais. O número de embarques com receita doméstica no Brasil cresceu de 47,2 milhões em 2007 para 95,0 milhões em 2019 e totalizou 93,4 milhões em 2024. Em termos de demanda com receita doméstica, o tráfego de passageiros do setor aumentou de 45,7 bilhões em termos de receita de passageiros por quilômetros transportados (*Revenue Passenger Kilometers* ou RPKs) em 2007 para 96,7 bilhões RPKs em 2019 e totalizou em 100,6 bilhões ao final do ano de 2024.

A oferta de assentos por quilômetros (ASK) nesse mesmo período cresceu de 67,5 bilhões ASKs em 2007 para 116,7 bilhões ASKs em 2019, e 122,7 bilhões em 2023. A taxa de ocupação doméstica, calculada como RPKs dividido por ASKs, encerrou em 82,0% em 2024.

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

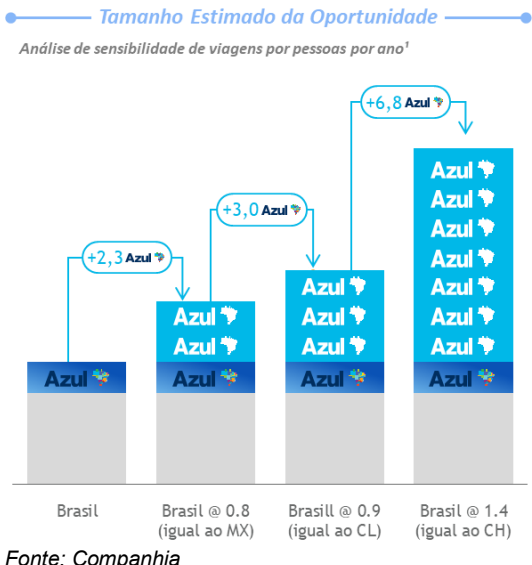
	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Assentos-quilômetros oferecidos	122,690	118,372	112,483
Crescimento nos assentos-quilômetros oferecidos	3.6%	5.2%	29.9%
Passageiros-quilômetros transportados	100,561	95,768	89,370
Crescimento passageiros-quilômetros transportados	5.0%	7.2%	28.3%
Taxa de ocupação	82.0%	80.9%	79.5%

Fonte: ANAC, Dados Comparativos Avançados.

Potenciais Oportunidades para o Brasil

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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



b. características do processo de distribuição

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

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

c. características dos mercados de atuação, em especial:

i. participação em cada um dos mercados

Rotas domésticas

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

mercados existentes.

A tabela abaixo apresenta o número de voos domésticos diretos oferecidos por nós e nossos competidores em determinados aeroportos em 31 de dezembro de 2024:

Aeroporto	Azul	Gol	Latam	Ranking Azul
Campinas	69	3	0	1º
Belo Horizonte	61	12	6	1º
Recife	40	6	5	1º
Rio de Janeiro (SDU+GIG)	13	30	21	3º
Cuiabá	20	5	5	1º
Porto Alegre	19	6	5	1º
Curitiba	16	2	3	1º
São Paulo (CGH)	18	39	28	3º
São Paulo (GRU)	10	42	48	3º
Belém	21	5	5	1º

Fonte: ANAC e Azul

A tabela abaixo mostra as 10 principais cidades que foram atendidas em média de partidas por dia em 31 de dezembro de 2024:

Aeroporto	Média Azul Número de Decolagens por Dia	Ranking Azul Decolagens
Campinas	155	1
Belo Horizonte (Confins)	117	1
Recife	77	1
Rio de Janeiro (SDU+GIG)	45	3
Curitiba	35	1
Porto Alegre	22	1
Cuiabá	19	1
São Paulo (GRU)	27	3
São Paulo (CGH)	45	3
Belém	29	1

Fonte: Azul

Nosso foco em fornecer uma grande rede de rotas com serviço conveniente nos permitiu nos tornar líderes de mercado em 134 cidades e 88% de nossas rotas em termos de partidas, sendo a única companhia aérea no Brasil operando em 94 cidades e a líder em 85% de nossas rotas em 31 de dezembro de 2024. Em comparação, em 31 de dezembro de 2024, Gol e LATAM eram as transportadoras líderes em 7 e 18 cidades no Brasil, respectivamente. Além disso, as rotas nas quais mantemos uma posição de liderança representam aproximadamente 86% de nossos ASKs totais e 84% de nossa receita total de passageiros.

A tabela abaixo mostra o número de cidades que atendemos e o número de cidades nas quais somos líderes de mercado em termos de partidas por cidades atendidas em comparação com Gol e LATAM, em 31 de dezembro de 2024.

Posicionamento de Rotas Azul (Doméstico, Dez/2024)	Cidades Atendidas	Cidades Líderes*	Número de Decolagens Diárias

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

Azul	160	135	840
Gol	65	8	598
Latam	59	19	669

Fonte: ANAC e Azul
**considera liderança em termos de número de partidas*

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

Rotas internacionais

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

Acreditamos que nosso principal Hub em Campinas, que oferece voos sem escalas para 69 destinos domésticos e é o maior Hub doméstico na América do Sul, em termos de destinos servidos, é exclusivamente adequado para servir nossas rotas internacionais, devido a nossa rota doméstica focada tanto em termos de passageiros como de conectividade geral em todo o Brasil. Uma vez em Campinas, nossos passageiros internacionais são capazes de tirar proveito de nossa completa estrutura de rotas domésticas para se conectar a todas as regiões do Brasil. Nos Estados Unidos, nós já servimos Fort Lauderdale e Orlando na Flórida partindo de Viracopos, Belo Horizonte e Recife.

A fim de intensificar nossa conectividade fora do Brasil, celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United e com a TAP, bem como outros 11 acordos de *codeshare* e 31 acordos *interline* com diversas empresas aéreas internacionais.

Em março de 2016, estabelecemos uma parceria estratégica com a TAP, apoiando ainda mais nossos planos de expansão global. Como resultado desta parceria estratégica, em junho de 2016, lançamos com sucesso um voo sem escalas (*codeshare*) entre nossos principais Hubs e os da TAP, Campinas e Lisboa, respectivamente. Em 31 de dezembro de 2024, a TAP atendia mais de 80 destinos, incluindo 10 destinos no Brasil e, portanto, foi a companhia aérea europeia número um servindo o Brasil em termos de número de assentos e voos. Acreditamos que nosso voo para Lisboa melhora a conectividade entre o Brasil e a Europa e permite nossos passageiros do corporativo e lazer passageiros aproveitar a malha da TAP para acessar destinos-chave na Europa. Além disso, esperamos continuar levando vantagem de nossa conectividade de malha ao adicionar destinos selecionados na América do Sul para serem servidos por nossas aeronaves *narrow-body*.

ii. condições de competição nos mercados

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

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

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

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

As duas maiores companhias aéreas do Brasil em termos de participação RPK (*Revenue Passenger Kilometers* ou Passageiros por quilômetros transportados) são a Gol e a Latam. Tanto a Gol quanto a Latam operam malhas *Hub-and-spoke* (distribuição de voos a partir de um *Hub*) similares que requerem que os passageiros de muitas de suas rotas se conectem através das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro ou

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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

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

Participação no mercado doméstico - número de decolagens	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Latam	30,5%	30,0%	28,6%
Gol	26,1%	27,4%	26,8%
Azul	37,0%	36,2%	37,8%

Fonte: ANAC

Em razão do nosso modelo de negócios, que se baseia no estímulo à demanda em mercados pouco atendidos, acreditamos que estamos menos suscetíveis aos efeitos da concorrência tarifária envolvendo nossos principais concorrentes que voam a partir dos aeroportos da cidade de São Paulo. Em 31 de dezembro de 2024, 18% e 13% de nossa malha nacional se sobrepôs à da Gol e da Latam. Em Campinas, nosso principal Hub, apenas 3 em 69 destinos domésticos enfrentavam sobreposição direta com a Gol ou Latam em 31 de dezembro de 2024.

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 dezembro de 2024 tínhamos 29,7% de participação no mercado doméstico em RPK, de acordo com a ANAC.

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

Número de destinos domésticos atendidos	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Azul	160	160	158
Gol	65	58	54
Latam	59	53	49

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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

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

Em 2024, nossa participação de mercado em operações internacionais de linhas aéreas brasileiras em rotas de/para o Brasil baseado em RPKs foi:

Participação de Mercado Internacional —Companhia Aérea	RPK	Market Share
LATAM	30.165.405.832	70.57%
Azul	7.802.279.258	18.25%
GOL	4.770.183.757	11.16%
Outros	7.316.086	0.02%
Total	42.745.184.933	100.00%

Fonte: ANAC

d. Eventual sazonalidade

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

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

	Tarifa Média (R\$)			
	1 Trimestre	2 Trimestre	3 Trimestre	4 Trimestre
2022	449.1	518.8	558.3	588.7
2023	590.8	550.1	587.6	643.6
2024	604.4	521.2	588.6	629.9

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

e. principais insumos e matérias primas, informando:

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

Frota

Em 31 de dezembro de 2024, a Azul tinha uma frota operacional de 179 aeronaves e uma frota contratual de 185 aeronaves, com uma idade média de 8,5 anos, excluindo aeronaves Cessna. No final de 2024, as quatro aeronaves não incluídas em nossa frota operacional consistiam em um Airbus widebody, um Airbus narrowbody e dois Embraer E2.

A nossa frota operacional, excluindo as aeronaves Cessna Caravan, tem uma idade média de 8,5 anos, o que é significativamente mais jovem do que a média do nosso principal concorrente. Acreditamos que a operação de uma frota jovem leva a uma maior confiabilidade, maior eficiência em termos de uso de combustível e menores custos de manutenção. Nossos Embraer E-Jets da acomodam até 118 passageiros, os Airbus A320neos de última geração possuem capacidade de 174 passageiros e nossas aeronaves ATR de baixo consumo de combustível acomodam 70 clientes, enquanto as aeronaves utilizadas por nossos dois principais concorrentes no Brasil têm entre 144 e 220 assentos. Em 31 de dezembro de 2024, o custo médio de viagem de nossa frota era de R\$49.734.

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

As tabelas a seguir apresentam a composição de (i) nossa frota contratual, que consiste em aeronaves que são contratualmente arrendadas ou de nossa propriedade e; (ii) nossa frota operacional, que consiste em aeronaves que estão sendo operadas por nós, incluindo aeronaves sobressalentes, para os períodos indicados.

Frota contratual	Número de assentos	Em 31 de dezembro de		
		2024	2023	2022
Aeronave Embraer				
E-190/195	106-118	45	47	55
E-195-E2	136	32	20	14
Aeronave ATR				
ATR 72	68-70	40	44	44
Aeronave Airbus				
Airbus narrowbody	174-214	59	55	52
Airbus widebody	242-298	13	12	16
Cessna Caravan	9	27	27	27
Boeing 737 (cargueiro)	-	2	2	2
Total da frota contratual		218	207	210

Frota Operacional	Número de assentos	Em 31 de dezembro de		
		2024	2023	2022
Aeronave Embraer				
E-190/195	106-118	30	42	43

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

E-195-E2	136	28	20	14
Aeronave ATR				
ATR 72	68-70	32	39	40
Aeronave Airbus				
Airbus narrowbody	174-214	58	55	52
Airbus widebody	242-298	12	11	12
Cessna Caravan	9	23	24	19
Boeing 737 (cargueiro)	-	2	2	2
Total da frota operacional		185	193	182

Das 218 aeronaves que compunham a nossa frota contratual em 31 de dezembro de 2024, 38 eram detidas através de arrendamentos financeiros ou financiamentos de dívida e 182 foram financiadas através de arrendamentos operacionais. Nossas aeronaves sob arrendamento financeiro foram financiadas através de linhas de crédito concedidas por diferentes credores, sendo quase a totalidade desse financiamento denominados em dólares norte-americanos em 31 de dezembro de 2024.

Com base nas nossas atuais encomendas realizadas, assumimos contratualmente o compromisso de adquirir 110 aeronaves, sendo 94 diretamente aos fabricantes.

Embraer

Fomos a primeira e somos a única companhia aérea do Brasil a operar Embraer E-Jets. Acreditamos que o sucesso de nosso lançamento dos Embraer E-Jets no mercado brasileiro deveu-se parcialmente à experiência significativa de nossa equipe de alta administração, que recebeu treinamento sobre a operação e manutenção da aeronave E-Jet nos Estados Unidos. Acreditamos que essa experiência nos dê uma vantagem significativa sobre qualquer concorrente que possa tentar reproduzir o nosso modelo.

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

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

Aeronaves Turboélice (ATR)

Nós somos uma das maiores operadoras de ATR do mundo de acordo com a ATR. A ATR é a maior fabricante mundial de aviões turbopropulsores de 50 até 70 assentos, que proporcionam custos operacionais significativamente mais baixos do que os jatos, com uma média de consumo de combustível aproximadamente 45% menor do que o de um jato de porte similar. O ATR 72-600 é o mais novo membro da família ATR, e é conhecido por sua alta eficiência, confiabilidade de expedição e baixo consumo de combustível. Ele tem um cockpit de vidro e um novo sistema de comunicações e gerenciamento de voo. Assim como os Embraer E-Jets, o ATR tem um layout de dois por dois sem assento no meio, e os nossos aviões são projetados com 30 polegadas de espaço para as pernas, espaço esse que é comparável ao de nossos E-Jets. Nós começamos a operar o ATR em março de 2011 para dois fins estratégicos: atender a rotas diretas de curta distância entre cidades pequenas onde o jato seria menos rentável; bem como alimentar o tráfego de clientes de mercados secundários de nossa malha existente.

Em 31 de dezembro de 2024, tínhamos 32 ATRs em nossa frota operacional.

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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 Paris 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

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

Começamos a operar o avião Airbus A330-200 (o “A330ceo”), configurado até 272 lugares, em dezembro de 2014, servindo atualmente Fort Lauderdale, Orlando e Lisboa com este avião. De acordo com a Airbus, o avião A330 é mais econômico do que os aviões concorrentes, cumpre normas ambientais mais exigentes e proporciona maior conforto aos passageiros. Também dispomos de um avião Airbus A330-900neo (o “A330neo”). Este avião dispõe de 298 lugares numa configuração de alta densidade. O interior da cabina está dividido em 34 lugares de classe executiva, 108 lugares “Economy Extra” e 156 lugares de classe econômica. O A330neo possui a cabine de passageiros mais avançada da atualidade, designada “Air Space by Airbus”, que reúne uma experiência melhorada para os passageiros e um desempenho ótimo baseado no conforto, ambiente, serviço e design. Além disso, o A330neo reduz o consumo de combustível em 14% por assento em comparação com o A330ceo, tornando-o o avião *widebody* de médio alcance mais econômico do mercado.

Entre 2025 e 2026, esperamos adicionar aeronaves E2 da próxima geração, aeronaves A320neo e A330neo, substituindo aeronaves da geração mais antiga. Estas aeronaves são de qualidade, trazendo mais conforto aos nossos clientes e eficiência em termos de consumo de combustível e emissões de CO₂, resultando numa redução do custo por lugar e ajudando-nos a alcançar a neutralidade carbônica até 2045.

Combustível

O combustível é uma de nossas maiores despesas operacionais, sendo responsável por 34,6%, 34,9% e 45,2% dos nossos custos e serviços prestados nos exercícios social findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022. O preço do combustível para aeronaves é composto de um componente variável e outro fixo. O componente variável é determinado pelo produtor e reflete variações internacionais de preço do petróleo e a taxa cambial real/dólar norte-americano. Esse componente variável é ajustado mensalmente no mercado brasileiro, ao passo que na América do Norte e na Europa o ajuste é diário. O componente fixo é a margem de lucro bruto cobrada pelo fornecedor e representa normalmente um custo fixo por litro durante a vigência do contrato.

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

Nossos contratos com a Air BP Brasil Ltda. e a Raízen Combustíveis Ltda. estão em vigor até dezembro de 2027. Para nossos voos internacionais que partem de fora do Brasil, nós compramos combustível de fornecedores locais.

Os preços internacionais do petróleo, denominados em dólares norte-americanos, são voláteis e não podem ser previstos com qualquer grau de certeza, pois estão sujeitos a muitos fatores globais e geopolíticos. As empresas aéreas frequentemente usam contratos futuros de petróleo WTI ou óleo para aquecimento para proteger sua exposição aos preços de combustível de aviação. A fim de nos proteger

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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.

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Litros consumidos (em milhares)	1,324,982	1,291,297	1,206,925
Combustível da aeronave (R\$ mil)	5,583,503	5,890,485	6,561,288
Preço médio por litro (R\$)	4.21	4.56	5.44
Aumento/(redução) percentual no preço por litro	(7.7%)	(16.2%)	63.5%
Percentual de custos de serviços prestados e despesas operacionais	34.6%	34.9%	45.2%

Aeroportos

Atualmente, um número significativo de aeroportos públicos do Brasil é administrado pela INFRAERO, uma operadora de aeroportos de propriedade integral do governo brasileiro, ou por concessionárias privadas. O setor aéreo brasileiro cresceu significativamente nos últimos anos e, como resultado, alguns dos aeroportos brasileiros enfrentam restrições significativas de capacidade.

As companhias aéreas e os prestadores de serviços podem locar áreas dentro de aeroportos federais, estaduais ou municipais, tais como hangares e balcões de check-in, sujeito a concessões ou autorizações concedidas pela autoridade que opera o aeroporto – que pode ser o governo federal, o governo estadual, o governo municipal ou uma concessionária particular, conforme o caso. Não são necessárias licitações públicas para a locação de espaços terminais de carga ou hangares. Em outros casos, o uso pode ser concedido por simples autorização ou permissão emitida pela autoridade que opera o aeroporto. No caso de aeroportos operados por empresas privadas, o uso de áreas de concessão está sujeito a um acordo comercial entre a companhia aérea e a operadora do aeroporto.

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

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

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

Como resultado da transferência de nossas operações para o novo terminal de passageiros no aeroporto de Viracopos, nós assinamos um “Contrato de Incentivo de Transferência de Terminal” com a Aeroportos Brasil,

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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

Em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil requereu à ANAC a relicitação do aeroporto de Viracopos como parte de seu plano de recuperação judicial. O governo brasileiro autorizou o processo de relicitação em 17 de julho de 2020. Os prazos para conclusão do processo de licenciamento e leilão foram prorrogados até 16 de julho de 2024. Em abril de 2021, um consórcio denominado GCA apresentou um estudo de viabilidade para a nova licitação processo licitatório, que foi aprovado pela ANAC e enviado ao Tribunal de Contas da União. O processo foi suspenso no início de 2022, mas foi retomado em dezembro de 2022. Em agosto de 2023, a Aeroportos Brasil pediu para encerrar o processo de relicitação e manter o controle do terminal. O Ministério de Portos e Aeroportos buscou uma solução consensual em dezembro de 2023, que foi inicialmente aceita, mas posteriormente arquivada em outubro de 2024 por falta de acordo sobre a indenização. As negociações foram retomadas com um novo prazo, qual seja, 2 de junho de 2025, para a conclusão do novo processo de concurso. Se for bem-sucedido, a exploração do aeroporto será transferida para um novo operador; caso contrário, voltará para o Governo.

O nosso segundo maior *Hub* é o aeroporto de Confins, o principal aeroporto de Belo Horizonte, o qual foi concedido para operadores privados em 2013. Em 2016, com a concessão concluída, os planos de construção de um novo terminal de passageiros, aumentando a capacidade do aeroporto de Confins para 22 milhões de passageiros por ano. Nós somos a principal companhia aérea do aeroporto de Confins, com uma fatia de aproximadamente 74% do total de decolagens para 61 destinos em 108 voos domésticos em 31 de dezembro de 2024.

Em julho de 2014, a ANAC emitiu uma resolução estabelecendo novos procedimentos para alocar slots em aeroportos que funcionem com restrição de slots. Através dessa alocação, recebemos 26 novos slots no aeroporto de Congonhas. Em novembro de 2014, começamos a operar 13 voos diários do aeroporto de Congonhas para alguns de nossos mercados mais rentáveis, incluindo Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, alavancando a conectividade que temos nessas cidades e expandindo os nossos voos disponíveis para passageiros de São Paulo. Em agosto de 2019, a ANAC anunciou uma distribuição temporária de 41 slots no aeroporto de Congonhas anteriormente operados pela Avianca Brasil, dos quais 15 slots foram alocados para nós.

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

Nós construímos um Hub regional em Recife para aumentar a conectividade de voos dentro da região nordeste do Brasil. Recife tem o maior PIB da região nordeste, de acordo com o IBGE, e é o nosso Hub latino-americano mais próximo para voos sem escalas para a Europa e para os Estados Unidos. A nossa instalação regional de Recife atende 34 destinos. Tivemos uma participação de 71,1% das 105 decolagens domésticas diárias do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2024. A nossa malha diversificada nos permite conectar não somente as nossas principais bases, mas também destinos estratégicos em todo o Brasil, localizados tal como, São Paulo (aeroportos de Guarulhos e Congonhas), Rio de Janeiro (aeroportos Santos Dumont e Galeão), Porto Alegre, Cuiabá e Manaus.

Outras Instalações e Propriedades

Nossa sede comercial e sede social estão localizadas na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, onde alugamos 9,241.43 metros quadrados com base em três contratos de locação que expiram em dezembro de 2035.

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

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

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

ii. *eventual dependência de poucos fornecedores*

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

iii. *eventual volatilidade em seus preços*

Custo com combustível é a nossa maior despesa operacional. Acreditamos que nossa frota de aeronaves menores, com consumo de combustível mais baixo, representa uma significativa vantagem de custo em nossos mercados. Combustível representou 34,6% dos nossos custos no exercício social findo em 31 de dezembro de 2024.

Nossa análise de sensibilidade mede o impacto de risco no preço do combustível no resultado das nossas operações levando em consideração dois cenários: (i) o cenário adverso, o qual assume que o preço do combustível seria agravado por 10%, e (ii) o cenário remoto, o qual assume que o preço do combustível seria agravado por 25%, conforme abaixo.

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

		2024	
Fator de Risco	Instrumento financeiro	Cenário adverso	Cenário remoto
Combustível de aeronave	Custo por litro	(558,350)	(1,395,876)

1.4 Produção/Comercialização/Mercados

1.5 Principais clientes

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

a. montante total de receitas provenientes do cliente

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

b. segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

1.6 - Efeitos relevantes da regulação estatal sobre as atividades

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

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

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

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

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

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

Conselho de Aviação Civil (“CONAC”): criado pelo Decreto nº 3.564/00, o CONAC é um órgão de assessoramento do Presidente da República composto pelo Ministro da Defesa, Ministro das Relações Exteriores, Ministro da Fazenda, Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, Ministro do Turismo, Ministro Chefe da Casa Civil, Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Ministro da Justiça e Segurança Pública, o Comandante da Aeronáutica e o Ministro de Portos e Aeroportos,

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

sendo que este último atua como presidente do CONAC. O órgão é competente para estabelecer as diretrizes para a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil; aprovar as diretrizes de suplementação de recursos para linhas aéreas e aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; aprovar o plano geral de outorgas de linhas aéreas; estabelecer as diretrizes para a aplicabilidade do instituto da concessão ou permissão na exploração comercial de linhas aéreas; entre outros;

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária ("INFRAERO"): criada por meio da Lei nº 5.862/72, a INFRAERO é uma empresa pública, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, que tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; e

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

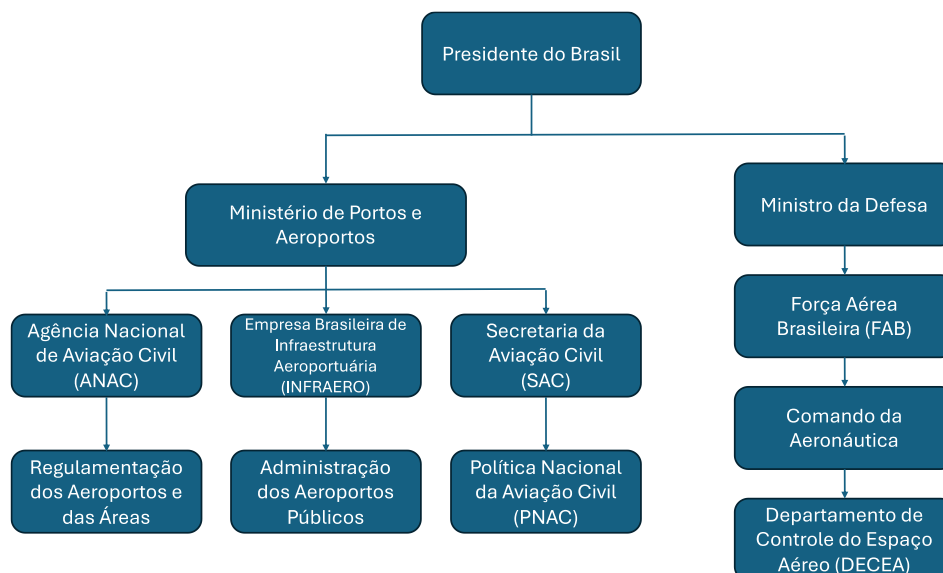
O Brasil assinou e ratificou a Convenção de Varsóvia de 1929, a Convenção de Chicago de 1944, a Convenção de Genebra de 1948, a Convenção de Montreal de 1999, e a Convenção da Cidade do Cabo de 2001, as principais convenções internacionais relacionadas às atividades mundiais de transporte aéreo comercial.

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

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

Órgãos regulatórios

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



Infraestrutura aeroportuária

Atualmente, o Brasil possui mais de 3.900 aeródromos públicos e privados. As empresas aéreas que operam voos regulares usam principalmente infraestrutura aeroportuária pública, com um volume significativo de aeroportos já concedidos à iniciativa privada. A INFRAERO, outrora principal operadora aeroportuária do

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

país, atualmente concentra suas operações em aeroportos de menor porte (regionais), além de manter participação em grandes aeroportos concedidos. O único aeroporto de grande porte ainda operado pela INFRAERO é o Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

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

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

Foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação as concessões para os aeroportos de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins) e Rio de Janeiro (Aeroporto Internacional do Galeão) em novembro de 2013 e, para o Aeroporto Internacional de Fortaleza, no Estado do Ceará, o Aeroporto Internacional de Salvador no Estado da Bahia, o Aeroporto de Florianópolis, no Estado de Santa Catarina e por fim, o Aeroporto Internacional de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul, em julho de 2017. As concessões desses aeroportos têm vigência de 20 a 30 anos. Anteriormente, uma concessão com vigência de 28 anos para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado em Natal, Rio Grande do Norte, foi outorgada ao consórcio denominado Inframérica após licitação pública em agosto de 2011. Todavia, em 05/03/2020, a Inframérica, Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A – SBSG, protocolou pedido à ANAC para obter o processo de relicitação do contrato de concessão, nos termos da Lei nº 13.448/2017, e no Decreto nº 9.957/2019. Após a análise da situação e documentações pelas autoridades responsáveis, a ANAC submeteu à consulta pública os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à nova concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN). O aeroporto foi leiloado, em procedimento conduzido pela Agência Nacional de Aviação Civil, para a concessionária Zurich Airport Brasil, que assumiu a administração em fevereiro de 2024.

Em março de 2019 a ANAC realizou a 5ª rodada de leilões de aeroportos – e a primeira em que os leilões foram feitos para blocos de aeroportos. Havia três blocos formados por Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste. O bloco Nordeste incluiu os seguintes aeroportos: Recife/PE, Maceió/AL, João Pessoa/PB, Aracaju/SE, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE e foi adquirido pela empresa AENA Desarrollo Internacional SME S.A. A empresa Zurich Airport Latin American Ltda. ganhou o bloco Sudeste, que inclui os aeroportos de Vitória/ES e Macaé/RJ. O último bloco, o Centro-Oeste, é composto pelos aeroportos de Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta, todos localizados em Mato Grosso. Os vencedores deste bloco foram SOCICAM Terminais Rodoviários e Representações Ltda. e SINART Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda. As concessões para esses aeroportos têm prazo de 30 anos. No leilão, a ANAC atingiu o ágio de R\$ 2.158 bilhões.

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

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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

Segundo a ANAC, em 2023, os aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Brasília representaram 35% dos passageiros transportados no Brasil, seguidos por Campinas, Confins, Santos Dumont e Recife, incluindo tanto o tráfego nacional, quanto internacional. Em 2011, pela primeira vez desde 1997, o governo brasileiro aumentou o valor das tarifas de pouso e navegação aérea nos aeroportos mais movimentados em comparação a outros aeroportos com menor movimento e em horários de pico.

A Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014 ("Resolução ANAC 338"), previa que aeroportos que operassem a plena capacidade seriam considerados "aeroportos coordenados" pela ANAC. Os seguintes aeroportos eram considerados "aeroportos coordenados" pela ANAC: (i) Congonhas (CGH - São Paulo/SP); (ii) Guarulhos (GRU - Guarulhos/SP); (iii) Pampulha (PLU - Belo Horizonte/MG); (iv) Recife (REC - Recife/PE); e (v) Santos Dumont (SDU - Rio de Janeiro/RJ). A Resolução ANAC 338 também previa que "aeroportos de interesse" eram aqueles considerados relevantes para a aviação civil e que possuíam, dentre outros, níveis elevados de utilização de sua infraestrutura, mas que ainda não justificavam sua classificação como "aeroportos coordenados". Os seguintes aeroportos eram considerados "aeroportos de interesse" pela ANAC: (i) Brasília (BSB - Brasília/DF); (ii) Confins (CNF - Belo Horizonte/MG); (iii) Florianópolis (FLN - Florianópolis/SC); (iv) Fortaleza (FOR - Fortaleza/CE); (v) Galeão (GIG - Rio de Janeiro/RJ); (vi) Porto Alegre (POA - Porto Alegre/RS); (vii) Salvador (SSA - Salvador/BA); e (viii) Viracopos (VCP - Campinas/SP).

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

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

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

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

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

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

permissão simples emitida pela autoridade que opera o aeroporto. No caso de aeroportos operados por entidades privadas, o uso de áreas está sujeito a um acordo comercial entre a companhia aérea e a operadora do aeroporto.

Temos concessões de uso renováveis, com prazos variando de um a cinco anos, celebrados com a INFRAERO, empresas concessionárias dos aeroportos e outras autoridades para usar e operar todas as nossas instalações em cada um dos principais aeroportos que servimos. A maioria dos nossos contratos de concessão de uso de espaço para a prestação de serviço de passageiros e as instalações em nossos terminais, que incluem balcões de check-in e vendas, áreas de apoio operacional e escritórios de serviço de bagagem, contém provisões para ajustes periódicos das taxas de arrendamento e a extensão do prazo da concessão de uso. Nós temos áreas de aeroportos sob concessões de uso vigentes e certas áreas cujas concessões de uso estão sendo devidamente renovadas.

Concessão de serviços de transporte aéreo

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

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

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

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

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

Direitos de Rota

Rotas Domésticas

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

Rotas Internacionais

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

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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

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

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

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

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

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

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

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

Política de *slots* domésticos

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

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

Por sua vez, em 7 de junho de 2022, foi publicada a Resolução ANAC nº 682/2022, que revogou a Resolução ANAC 487. A norma modernizou as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária por meio do uso de *slots*, inovando ao criar o mercado secundário de slots, por meio da possibilidade de cessão destes entre empresas aéreas de diferentes grupos econômicos, o que reduz as barreiras de acesso e de saída de empresas aéreas em aeroportos com escassez de infraestrutura e permite soluções de mercado dinâmicas entre os próprios players. As regras da Resolução ANAC nº 682/2022 estão vigentes desde a temporada de Verão 2023.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

Importação de aeronaves para o Brasil

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

Registro de aeronaves

As aeronaves brasileiras devem possuir um certificado de matrícula e um certificado de aeronavegabilidade, ambos emitidos pelo RAB após inspeção técnica da aeronave pela ANAC. O certificado de matrícula determina que a aeronave seja de nacionalidade brasileira e serve como comprovante de registro perante a autoridade de aviação brasileira. O certificado de aeronavegabilidade, que é geralmente válido por 15 anos a partir da data da inspeção inicial pela ANAC, comprova que a aeronave possui condições de operar com segurança e em cumprimento dos regulamentos da aviação brasileira. A matrícula da aeronave poderá ser cancelada se a aeronave não cumprir as exigências de registro e, especialmente, se tiver deixado de cumprir quaisquer dos requisitos de segurança aplicáveis especificados pela ANAC ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

Determinação de tarifas

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

Abertura do setor aéreo ao capital estrangeiro

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

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

Cobrança de bagagem

De acordo com a Resolução nº 400 da ANAC, de 13 de dezembro de 2016 (Condições Gerais de Transporte Aéreo) ("Resolução 400"), que apenas entrou em vigor em 14 de março de 2017, as companhias aéreas estão autorizadas a cobrar pela bagagem despachada de 23 quilos, sendo direito do passageiro viajar com bagagem de mão com franquia de até 10 quilos. Em 1º de junho de 2017, iniciamos a cobrança da taxa pela bagagem despachada aos passageiros. O Congresso Nacional aprovou a Medida Provisória nº 1.089/2021, convertida na Lei nº 14.368 de 14 de junho de 2022, proibindo a cobrança pela bagagem despachada. Porém, a legalidade da cobrança pela bagagem despachada foi mantida quando o Presidente da República vetou o dispositivo que pretendia proibir a cobrança pela bagagem despachada.

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

Condições Gerais de Transporte Aéreo

A Resolução 400, que dispõe sobre condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo, passou a valer para

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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

Retomada das Aeronaves

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

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

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

Desburocratização do setor

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

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

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

Aspectos Ambientais

As companhias aéreas brasileiras estão sujeitas a diversas leis e regulamentos federais, estaduais e municipais relativos à proteção do meio ambiente, incluindo descarte de resíduos, uso de substâncias químicas e ruído das aeronaves. Essas leis e regulamentos são aplicados e fiscalizados por diversas autoridades governamentais. Se a empresa aérea deixar de cumprir essas leis e regulamentos, poderá sofrer sanções administrativas e/ou criminais, além da obrigação de reparar eventuais danos ambientais coletivos e/ou individuais, sem limitação financeira ou temporal.

Responsabilização Ambiental

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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

(i) Responsabilidade Administrativa

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

(ii) Responsabilidade Civil

Na esfera cível, os danos ambientais implicam em responsabilidade solidária e objetiva, direta e indireta. Isso significa que a obrigação de reparar a degradação causada poderá afetar a todos que desenvolveram atividades direta ou indiretamente relacionadas ao dano ocasionado, independentemente da comprovação de dolo ou culpa dos agentes. Consequentemente, danos ambientais ocasionados por terceiros por nós contratados não eximem a nossa responsabilidade pela eventual reparação destes danos.

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

Por fim, a Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 ("Lei de Crimes Ambientais") prevê, em seu artigo 4º, a possibilidade de desconsideração da personalidade jurídica sempre que esta criar obstáculos ao ressarcimento de prejuízos causados à qualidade do meio ambiente. Nessa situação, os sócios passam a ser pessoalmente responsáveis pela reparação do dano ao meio ambiente.

(iii) Responsabilidade Criminal

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

A Lei de Crimes Ambientais elege como responsáveis pelas condutas caracterizadas como criminosas todos aqueles que, de alguma forma, concorrem para sua prática, sendo cada qual penalizado na extensão de sua culpabilidade. A Lei de Crimes Ambientais prevê, ainda, a responsabilidade da pessoa jurídica, a qual resta caracterizada se a infração for cometida: (i) por decisão de seu representante legal ou contratual; ou (ii) pelo órgão colegiado no interesse ou benefício da pessoa jurídica que representa.

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

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

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

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos naturais e/ou considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependem de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças e autorizações legalmente exigíveis, o qual estabelecerá as condições, restrições e medidas de fiscalização do empreendimento.

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

O processo de licenciamento ambiental compreende, em regra, um sistema trifásico, no qual cada licença (prévia, de instalação e de operação) é emitida por um determinado período de validade e sua renovação ou emissão da licença subsequente, restam condicionadas ao efetivo cumprimento das respectivas exigências técnicas estabelecidas pelo órgão ambiental licenciador. Em alguns casos, há a emissão de uma licença única ou licença simplificada que poderão realizar todas essas fases simultaneamente, gerando apenas um documento. Essas e outras modalidades de licenciamento podem receber diferentes conceitos e aplicações de estado para estado, podendo depender de parâmetros como impacto ambiental, porte, potencial poluidor, localização, e tempo de duração da atividade.

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

A construção, instalação, operação, ampliação ou reforma, de atividades, obras ou serviços utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, ou o descumprimento das condicionantes técnicas estabelecidas em tais licenças podem sujeitar o infrator (i) a sanções administrativas, previstas, em âmbito federal, no Decreto nº 6.514/2008, incluindo a obrigação de suspender e/ou desativar as instalações ou atividades, e a multas que variam de R\$ 500,00 a R\$ 10 milhões; (ii) a sanções criminais; e (iii) ao dever de reparar e/ou indenizar danos causados ao meio ambiente e a terceiros prejudicados pela atividade. Essas penalidades podem ser aplicadas no caso de realização de alguma atividade potencialmente poluidora sem a devida licença ambiental, em desacordo com a licença obtida ou no caso de descumprimento às suas condicionantes.

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

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

Ademais, atividades com um potencial significativo de poluente e uso intenso de recursos naturais, tais quais a fabricação e a montagem de aeronaves, depósito de produtos químicos e perigosos etc., além de estarem sujeitas à inscrição no CTF/APP, também poderão estar sujeitas ao pagamento trimestral da Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental ("TCFA") ao IBAMA e à apresentação, até o dia 31 de março de cada ano, de Relatório de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais ("RAPP"), referente ao exercício das atividades no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro do ano anterior.

O Decreto Federal nº 6.514/2008 sujeita entidades que não possuam o cadastro CTF a multas que variam de R\$ 50,00 a R\$ 9.000,00, dependendo do porte da empresa e da capacidade econômica do infrator. O não pagamento da TCFA, por sua vez, implica no pagamento com: (i) juros de mora equivalente à variação da taxa SELIC, verificada a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do vencimento, até o mês anterior ao pagamento e de 1% (um por cento) no mês em que este ocorra; (ii) multa de mora multa de mora de até 20% (vinte por cento); e (iii) encargo legal substitutivo da condenação do devedor em honorários

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

advocatícios, após a inscrição do débito em dívida ativa, de 20% (vinte por cento) sobre o total inscrito, reduzido para 10% (dez por cento) se o pagamento for efetuado antes do ajuizamento da execução. A não entrega do RAPP ao IBAMA, a seu turno, sujeitará o infrator ao pagamento de multa de R\$ 1.000,00 (mil reais) a R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

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

Emissões de Gases de Efeito Estufa

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

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

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

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

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

Gerenciamento de Resíduos e Política de Logística Reversa

A legislação brasileira, especialmente a Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei Federal nº 12.305/2010, regulamentada pelo Decreto Federal nº 10.936/2022), determina que os serviços de coleta, armazenamento, transporte, transbordo, tratamento ou destinação final de resíduos sólidos, ou de disposição final de rejeitos, não podem causar danos ao meio ambiente ou prejuízo à saúde pública e ao bem-estar. Além disso, nos termos da referida Política, estabelecimentos que gerem resíduos perigosos ou resíduos que, mesmo caracterizados como não perigosos, por sua natureza, composição ou volume, não sejam equiparados aos resíduos domiciliares pelo poder público municipal, estão sujeitos à elaboração de Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos ("PGRS"), os quais estão sujeitos à aprovação prévia das autoridades ambientais, sendo que as atividades de tratamento de resíduos podem estar sujeitas ao licenciamento ambiental.

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

As sanções administrativas aplicáveis à disposição irregular de resíduos líquidos, sólidos ou gasosos, que 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.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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

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

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

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

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

Práticas Ambientais e de Sustentabilidade

Somos a primeira companhia aérea brasileira a ter o seu objetivo de descarbonização aprovado pela iniciativa *Science Based Targets* (SBTi) em dezembro de 2023. Este marco não só reflete o nosso compromisso de reduzir significativamente as nossas emissões de carbono, com a ambição a longo prazo de alcançar a neutralidade carbônica até 2045, em linha com os esforços de sustentabilidade atualmente desenvolvidos pelos nossos pares na indústria global da aviação. Nossa meta de longo prazo demonstra o nosso alinhamento com o Acordo de Paris, e reforça o nosso objetivo de impulsionar uma ação climática mensurável e impactante.

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

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

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

Em 2024, as nossas iniciativas ASG obtiveram um reconhecimento significativo do mercado. Pelo quarto ano consecutivo, fomos incluídos no Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3, e nosso Relatório Anual foi classificado entre os cinco melhores do Brasil pelo ranking da ABRASCA, refletindo nossa dedicação à transparência. Nossa inclusão no *S&P Global Sustainability Yearbook 2025* e o reconhecimento como um *Industry Mover* enfatizam ainda mais nossa liderança no avanço da sustentabilidade na aviação.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

Aspectos Sociais

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

Em 2023, estabelecemos uma Política de Diversidade (disponível em <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>) que reitera nosso compromisso com a diversidade, equidade e inclusão, independentemente de etnia, cor, gênero, idade, estado civil, orientação sexual, religião, condição física ou classe socioeconômica. Também estreamos no IDiversa, índice de diversidade da B3 que destaca as principais empresas de capital aberto com planejamento para aumentar a diversidade de gênero e raça em seus quadros. O nosso programa de Diversidade, Equidade, Inclusão e Pertencimento (DEIP), conhecido como Respeito Azul, passou por uma transformação significativa. Implementamos uma revisão abrangente de nossos sistemas e processos internos, proporcionamos treinamento especializado para mais de cem líderes e lançamos um novo plano de Desenvolvimento de Liderança e Tripulantes. Realizamos diversas iniciativas, desde encontros de Mulheres Aviadoras a Feiras de Carreira na cidade de Campinas com mais de 150 mulheres do setor de aviação. Também monitoramos toda a jornada do Programa Respeito, como nossas contratações, governança, estratégia e como comunicamos.

Embora a regulação específica sobre direitos humanos e empresas no Brasil não possua caráter vinculante, há uma tendência cada vez mais forte de proliferação de novos instrumentos normativos para prever obrigações a serem cumpridas por empresas no que tange à incorporação do respeito aos direitos humanos em toda a estratégia de negócios. Nesse sentido, a Companhia possui uma política de direitos humanos ("Política de Direitos Humanos"), por meio da qual estabelece o compromisso com a disseminação do respeito aos direitos humanos, estabelecendo as principais diretrizes, princípios e responsabilidades que devem nortear todas as relações e atividades na Azul, a fim de proteger e zelar pelos direitos humanos. A Política de Direitos Humanos se aplica a todas as empresas e unidades de negócio do grupo econômico da Companhia, bem como a todos os seus membros (incluindo, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários e demais empregados, estagiários e menores aprendizes, bem como os membros do Conselho de Administração. Também se estende aos parceiros de negócios da Companhia. A Política de Direitos Humanos está disponível no *website* da Companhia: <https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>

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

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

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

Propriedade Intelectual

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

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

Software. No Brasil, programas de computador (softwares) são protegidos pela legislação de direitos autorais, essencialmente, a Convenção de Berna sobre Direitos do Autor, ratificada no Brasil por meio da

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

publicação do Decreto nº 75.699/1975, e a Lei nº 9.610/1998 (Lei de Direitos Autorais) em conjunto com Lei nº 9.609/1998 (Lei de Software), sendo definidos como "expressão de um conjunto organizado de instruções em linguagem natural ou codificada, contida em suporte físico de qualquer natureza, de emprego necessário em máquinas automáticas de tratamento da informação, dispositivos, instrumentos ou equipamentos periféricos, baseados em técnica digital ou análoga, para fazê-los funcionar de modo e para fins determinados".

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

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

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

Após a aprovação do registro de marca pelo INPI, o titular da marca passa a deter a propriedade desta, sendo assegurado ao titular o direito de uso exclusivo, em todo território nacional, por um período determinado de 10 (dez) anos, prorrogável por períodos iguais sucessivos, mediante o pagamento de taxas adicionais ao INPI. Tal requisição precisa ser realizada no último ano de validade de registro, ou nos seis meses subsequentes ao término do período de vigência do registro.

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

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

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

Em relação às principais marcas, a Companhia é titular das seguintes marcas registradas: "Azul" (mista), "Azul Linhas Aéreas" (nominativa), "Azul Viagens" (mista e nominativa), "Tudo Azul" (mista e nominativa), "Azul Cargo Express" (mista e nominativa) e "Azul Conecta" (mista).

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

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

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

Proteção de Dados Pessoais

As leis sobre privacidade e proteção de dados pessoais têm evoluído nos últimos anos, de modo a estabelecer regras mais objetivas sobre como os dados pessoais de pessoas naturais podem ser utilizados por organizações.

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

No Brasil, os direitos à intimidade, à vida privada e à proteção de dados pessoais são protegidos pela Constituição Federal de 1988 e pelo Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002). Leis setoriais também possuem disposições sobre o tema, como o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990) e o Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014, regulamentado pelo Decreto nº 8.771/2016). Cumpre esclarecer que o Marco Civil da Internet se aplica somente aos dados pessoais coletados pela Internet e estabelece certos princípios e regras em relação à privacidade e proteção dos dados pessoais e comportamentais dos usuários da Internet. Se a Companhia não cumprir as disposições do Marco Civil da Internet, poderá estar sujeita a sanções e penalizações, incluindo indenizações, que serão determinadas com base na gravidade da falta e condição econômica do infrator, entre outros fatores.

Assim, até a publicação da Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13709/18 - "LGPD") não havia norma geral que estabelecesse regras detalhadas sobre o tratamento de dados pessoais, independente do meio em que se encontrem ou do setor responsável pela utilização dos dados pessoais. A LGPD foi publicada no Diário Oficial da União em 15 de agosto de 2018 e posteriormente alterada pela Medida Provisória nº 869/2018. A LGPD entrou em vigor de maneira escalonada: (i) em dezembro de 2018, os artigos relativos à criação da Autoridade Nacional de Proteção de Dados ("ANPD") e do Conselho Nacional de Proteção de Dados Pessoais e da Privacidade ("CNPDP") (arts.55-A a 58-B); (ii) em setembro de 2020, os demais artigos da lei, com exceção dos relacionados à aplicação das sanções administrativas e; (iii) em agosto de 2021, os artigos que tratam das sanções administrativas (arts.52 a 54). Ademais, desde a publicação da LGPD, diversas regulamentações sobre o tema foram publicadas pela ANPD, incluindo a respeito de procedimentos em caso de incidentes com dados pessoais e transferências internacionais de dados pessoais.

A LGPD trouxe grandes mudanças nas condições para o tratamento de dados pessoais, com um conjunto de regras a serem observadas em atividades como coleta, tratamento, armazenamento, uso, transferência, compartilhamento e eliminação de informações relativas a pessoas naturais identificadas ou identificáveis.

A LGPD tem uma ampla gama de aplicações e se estende a pessoas físicas (desde que para fins econômicos) e entidades públicas e privadas, independentemente do país onde estão sediadas ou onde os dados são hospedados, desde que: (i) o tratamento de dados ocorra no Brasil; (ii) a atividade de tratamento de dados destine-se a oferecer ou fornecer bens ou serviços a ou processar dados de indivíduos localizados no Brasil; ou (iii) os sujeitos dos dados estejam localizados no Brasil no momento em que seus dados pessoais são coletados. A LGPD é aplicável independentemente da indústria ou negócio ao lidar com dados pessoais, e não está restrita a atividades de tratamento de dados realizadas através de mídia digital e/ou na internet.

Nessa esteira, a LGPD trouxe uma gama de princípios e deveres que implicam na adoção de medidas de governança e organizacionais dentro das instituições a fim de viabilizar o seu cumprimento. Por exemplo, as instituições devem possuir um encarregado de dados pessoais nomeado, possuir mapeamento dos fluxos de dados tratados, bem como políticas de privacidade, segurança da informação, descarte e retenção de dados, entre outras. Ademais, conforme exigido pela LGPD, as instituições deverão realizar avaliações sobre as bases legais utilizadas e sobre os tratamentos de dados realizados.

A ANPD tem poderes e responsabilidades equivalentes às autoridades europeias de proteção de dados, exercendo, dentre outras competências, os papéis de (i) investigação, solicitando informações aos controladores e operadores; (ii) fiscalização e aplicação de sanções nos casos de descumprimento da lei, por meio de processo administrativo; (iii) emissão de normas e procedimentos que detalham a sua interpretação da LGPD e (iv) educação, com a responsabilidade de disseminar informações e fomentar o conhecimento da LGPD e medidas de segurança, estimulando padrões para serviços e produtos que facilitem o controle dos titulares de dados, elaborando estudos sobre práticas nacionais e internacionais para a proteção de dados pessoais e privacidade, entre outros. Inicialmente vinculada à Presidência da República, a ANPD adquiriu autonomia técnica e decisória em 2022, passando a operar sob o regime de autarquia especial por meio da Medida Provisória nº 1.134, convertida na Lei nº 14.460/2022.

Com o objetivo de aprimorar a gestão dos controles de privacidade e proteção de dados pessoais, incluindo a LGPD e o GDPR (Regulamento Geral de Proteção de Dados da União Europeia), a Azul implementou, em 2021, a ferramenta *OneTrust*, que permite ampliar os controles e processos da Azul relacionados à proteção de dados. Além disso, a Azul conta com uma equipe especialista para as demandas relacionadas à proteção de dados e privacidade, disponibilizou em seu site um canal exclusivo para atendimento das requisições dos titulares de dados, e nomeou um encarregado de dados (DPO – *Data Protection Officer*).

Caso as operações não estejam em conformidade com as regras da LGPD ou havendo uma ocorrência de violação de dados pessoais, a Companhia está sujeita às seguintes sanções administrativas previstas na referida lei: (i) advertência e indicação de prazo para adoção de medidas corretivas; (ii) multa simples ou diária de até 2% do faturamento no seu último exercício, limitada ao total R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) por infração; (iii) publicização de infração após devidamente apurada e confirmada a sua

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

ocorrência, podendo acarretar em prejuízos reputacionais relevantes e imensuráveis; (iv) bloqueio dos dados pessoais a que se refere a infração até a sua regularização; (v) eliminação dos dados pessoais a que se refere a infração; (vi) suspensão parcial e temporária do funcionamento do banco de dados e do exercício da atividade de tratamento dos dados pessoais a que se refere a infração; e (vii) proibição parcial ou total do exercício de atividades relacionadas a tratamento de dados. Além disso, a Companhia pode ser julgada responsável por danos materiais, morais, individuais ou coletivos causados por ela, podendo também ser responsabilizada solidariamente por danos materiais, morais, individuais ou coletivos causados por seus prestadores de serviço ou parceiros.

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

i) em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos

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

ii) em favor de partidos políticos

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

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

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

1.7 Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior

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

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

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

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

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

1.8 Efeitos relevantes de regulação estrangeira

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

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

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

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

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

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

O último Relatório de Sustentabilidade foi divulgado foi em 2024, com informações referentes ao período anterior.

A definição dos conteúdos a reportar leva em conta o plano estratégico da Companhia, seus temas mais relevantes de sustentabilidade, compromissos de relatos anteriores e a percepção de seus principais executivos e líderes sobre a materialidade. Divulgamos em 24 de fevereiro de 2025, como parte do nosso *release* de resultados do quatro trimestre de 2024, a tabela abaixo que apresenta as principais métricas Ambientais, Sociais e de Governança Corporativa da Azul.

Indicadores Ambientais, Sociais e de Governança	2024	2023	%Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (Kg/ASK)	1,075	1,102	(2.5%)
Combustível consumido (GJ x 1000)	49,773	48,508	2.6%
Frota			
Idade média da frota operacional (1)	7.2	7.4	(2.7%)
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: Masculino	59.3%	59.4%	(0.2%)
Gênero dos funcionários: Feminino	40.8%	40.6%	0.5%
% da rotatividade mensal de funcionários	0.9%	0.7%	28.6%
% de funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva	100.0%	100.0%	0.0%
Voluntários	6,987	6,012	16.2%
Governança			
Administração			
% de conselheiros independentes	92%	92%	0.0%
% de participação de mulheres no conselho de administração	25%	25%	0.0%
Idade média dos membros do conselho de administração	59	58	1.7%
% de frequência da diretoria em reuniões	99%	99%	0.0%
Tamanho do conselho de administração	12	12	0.0%
% da participação de mulheres em cargos de gestão	38%	38%	0.0%

¹ Exclui aeronaves Cessna

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

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

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

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

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

A ABNT realizou uma verificação externa (asseguração independente) de acordo com os padrões e princípios da Global Reporting Initiative (GRI), Airlines Sustainability Accounting Standard (SASB Standards) e PE-493 – Procedimento para Verificação de Relatório de Sustentabilidade GRI no Relatório de Sustentabilidade de 2023 e a Declaração de Conformidade pode ser encontrada na página 114 do documento.

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

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

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

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

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

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i. a não divulgação de informações ASG

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

ii. a não adoção de matriz de materialidade

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

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

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

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

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

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

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

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

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

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

1.10 Informações de sociedade de economia mista

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

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

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

1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante

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

Não aplicável, tendo em vista que não houve aquisição de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos nossos negócios nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022.

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

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

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

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

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

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

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

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

Em 06 de janeiro de 2026, foi deliberada, em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, a aprovação e homologação do aumento de capital, no âmbito da oferta pública de distribuição primária de ações ordinárias e ações preferenciais da Companhia ("Primeira Oferta Pública"), no montante total de R\$ 7.441.550.992,27, dentro do limite de capital autorizado previsto no Estatuto Social da Companhia, mediante a emissão de 723.861.340.715 novas ações ordinárias e 723.861.340.715 novas ações preferenciais, totalizando 1.447.722.681.430 novas ações, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, de emissão da Azul. Dessa forma, o capital social foi aumentado de R\$7.131.859.384,34, dividido em 3.025.004.874 ações, todas nominativas e sem valor nominal, sendo: (i) 2.128.965.121 ações ordinárias; e (ii) 896.039.753 ações preferenciais, para R\$14.573.410.376,61, dividido em 1.450.747.686.304 ações, todas nominativas e sem valor nominal, sendo: (i) 725.990.305.836 ações ordinárias; e (ii) 724.757.380.468 ações preferenciais.

No âmbito da Primeira Oferta Pública, foram emitidos 1.447.722.681.430 bônus de subscrição, atribuídos aos subscritores como vantagem adicional gratuita na proporção de 1 (um) bônus de

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

subscrição para cada 1 (uma) ação subscrita e integralizada ("Bônus de Subscrição da Primeira Oferta Pública"). O período de exercício dos Bônus de Subscrição da Primeira Oferta Pública se encerrou em 12 de janeiro de 2026.

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

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

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

Em 25 e 26 de março de 2026, nos termos das Cláusulas 4.6 e 4.6.1 do Plano de Outorga de Ações Restritas da Companhia, o Conselho de Administração homologou aumento efetivo do capital social da Companhia, dentro do limite do capital autorizado, nos termos do artigo 6º do Estatuto Social da Companhia, de R\$21.756.852.177,39, dividido em 54.730.851.778.811 ações ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal para R\$21.756.852.177,69, dividido em 54.913.287.951.407, mediante a emissão de 1/3 das Ações de Vesting Antecipado (conforme definido no Plano de Outorga de Ações Restritas), equivalentes a 182.436.172.596 ações ordinárias de emissão da Companhia, subscritas e integralizadas pelo valor total de R\$0,30, conforme outorgadas pelo Comitê Estratégico no âmbito do Plano de Outorga de Ações Restritas da Companhia em reunião realizada em 02 de março de 2026. Para fins de clareza, o aumento de capital aprovado não considerou o grupamento de ações aprovado na Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia realizada em 25 de março de 2026, cuja eficácia e efeito ocorrerá a partir de 20 de abril de 2026.

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

1.13 Acordos de acionistas

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

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

1.14 Alterações significativas na condução dos negócios

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

Não aplicável, tendo em vista que não houve alteração significativa na forma de condução dos negócios da Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas

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

Não aplicável, tendo em vista que não há contratos relevantes celebrados pela Companhia ou por suas controladas que não os relacionados às atividades operacionais da Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

1.16 Outras informações relevantes

1.16. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Transações de Reestruturação:

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

Reestruturação e Recapitalização dos Detentores de Títulos:

Bridge Notes

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

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

Notas Superprioritárias:

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

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

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

Adicionalmente, as Notas Superprioritárias possuem garantia com prioridade superior em relação aos pagamentos das Novas Notas de Troca e de todas as demais obrigações garantidas pelo Pacote de Garantias.

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

1.16 Outras informações relevantes

Ofertas de Troca

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

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

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

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

As Notas 2L Conversíveis poderão ser convertidas em ações preferenciais a um preço de conversão de R\$ 3,3736 por ação preferencial, sujeito a ajustes conforme os termos aplicáveis, incluindo um possível reajuste para refletir o preço de emissão de determinados valores mobiliários abaixo do preço de conversão vigente.

A conversão das Notas 2L Conversíveis em ações preferenciais (inclusive na forma de ADRs) será obrigatória, a critério da Companhia, caso sejam atendidas as seguintes condições: (i) a partir de 28 de janeiro de 2026, o preço de fechamento das ações preferenciais na B3 atinja pelo menos 175% do preço de conversão por 30 pregões consecutivos; e (ii) tenham se passado ao menos 30 dias desde a conversão parcial de 12,5% das Novas Notas 2029 e das Novas Notas 2030, conforme mencionado acima.

Caso todas as Notas 2L Conversíveis sejam trocadas por ações preferenciais, considerando o cenário (i) de uma taxa de câmbio de R\$ 6,1923 por US\$ 1,00 (conforme taxa de venda comercial publicada pelo Banco Central em 31 de dezembro de 2024); (ii) da inexistência de ajustes no preço de conversão; e (iii) da conversão de US\$ 436,9 milhões em Notas 2L Conversíveis (desconsiderando, para efeitos deste cálculo, o montante adicional a ser emitido como juros PIK ao longo do tempo); isso resultaria na emissão de 802,0 milhões de ações preferenciais.

Adicionalmente, nos termos da Oferta de Troca para emissão das Novas Notas 2028, os detentores das Notas 1L trocadas têm direito a uma taxa de consentimento de 6,5% sobre o valor principal das notas trocadas. Essa taxa será paga por meio da emissão de novas notas conversíveis, com vencimento em 26 de outubro de 2028 e com juros de 12,25% ao ano, pagos semestralmente em dinheiro ("Notas 1L Conversíveis").

As Notas 1L Conversíveis serão emitidas pela Azul Secured Finance, garantidas por determinados devedores das Notas Garantidas e asseguradas pelo Pacote de Garantias, em uma estrutura de prioridade "*first out*".

As Notas 1L Conversíveis poderão ser trocadas por ações preferenciais a um preço de conversão de R\$ 3,3736 por ação preferencial, sujeito a ajustes conforme os termos aplicáveis, incluindo um possível reajuste para refletir o preço de emissão de determinados valores mobiliários abaixo do preço de conversão vigente.

Para fins ilustrativos, assumindo: (i) uma taxa de câmbio de R\$ 6,1923 por US\$ 1,00, que foi a taxa de venda comercial publicada pelo Banco Central em 31 de dezembro de 2024; (ii) que não há ajustes no preço de conversão; Conversão de Notas; e (iii) a conversão de US\$ 64,0 milhões em Notas 1L Conversíveis. Se todas as Notas 1L Conversíveis forem trocadas por ações preferenciais, isso resultaria na emissão de 117,4 milhões de ações preferenciais.

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

1.16 Outras informações relevantes

das Ofertas de Troca tornaram-se obrigações não garantidas.

Para mais informações sobre as Notas Existentes, as Novas Notas de Troca, as Novas Notas 2028, Novas Notas, 2029 e Novas Notas 2030, vide Itens 2.1 e 12.9 deste Formulário de Referência.

Debêntures Conversíveis

Originalmente, emitimos nossas debêntures conversíveis em 26 de outubro de 2020 ("Debêntures Conversíveis"). As Debêntures Conversíveis têm data de vencimento em 26 de outubro de 2028 e pagam juros à taxa de 12,25% ao ano, pagos semestralmente em dinheiro. As Debêntures Conversíveis são denominadas em reais e o valor principal está sujeito a ajuste monetário, de modo que o valor principal é igual a aproximadamente US\$ 241,7 milhões). As Debêntures Conversíveis podem ser convertidas em ações preferenciais por opção do seu titular.

Como condição para a emissão das Notas Superprioritárias e o encerramento das Ofertas de Troca, fomos obrigados a fazer certas alterações nos termos das Debêntures Conversíveis. Para mais informações sobre as Debêntures Conversíveis, vide Itens 2.1 e 12.9 deste Formulário de Referência.

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

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

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

Reestruturação com Arrendadores Fabricantes e Outros Fornecedores:

Notas do Arrendador/Fornecedor

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

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

Consequentemente, certos arrendadores e fornecedores trocaram US\$ 169,3 milhões em valor principal das Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 por Notas do Arrendador/Fornecedor 2032. Além disso, esperamos cancelar os US\$198,6 milhões restantes em valor principal das Notas do Arrendador/Fornecedor 2030 até a data em que emitirmos o valor principal relevante das Notas 2L Conversíveis para o arrendador que detém tais Notas do Arrendador/Fornecedor 2030.

1.16 Outras informações relevantes

Participação Societária dos Arrendadores

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

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

Arrendadores e Fornecedores

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

Procedimento de Reestruturação Financeira Voluntária - Chapter 11

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

O processo da Companhia se inicia com o apoio já formalizado de grande parte dos *stakeholders* estratégicos. A Companhia garantiu um financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) de aproximadamente US\$ 1,6 bilhão provenientes de parceiros financeiros, que será usado para refinaranciar certas dívidas existentes e prover cerca de US\$ 670 milhões em nova liquidez durante o processo. Ao final do processo, está prevista a amortização do DIP (*Debtor-in-Possession*) com os recursos de uma oferta de subscrição de ações de até US\$ 650 milhões, com garantia firme dos referidos investidores, além de um investimento adicional, em novas ações de US\$ 200 milhões por parte da United Airlines e American Airlines, sujeito a determinadas condições. Esse pacote completo de financiamento viabiliza uma saída estruturada e acelerada do processo.

O Conselho de Administração da Companhia, em reunião realizada em 28 de maio de 2025, aprovou a criação de um Comitê Independente Especial ("**Comitê**"). O Comitê é composto por três membros, Sra. Renata Faber Rocha Ribeiro, Sr. Jonathan Seth Zinman e Sr. James Jason Grant, todos conselheiros independentes da Companhia. O Comitê atuará como um órgão consultivo do Conselho de Administração,

1.16 Outras informações relevantes

com poderes e competência para avaliar, revisar, planejar, supervisionar negociações e dar recomendações ao Conselho de Administração sobre quaisquer assuntos decorrentes ou relacionados aos procedimentos do *Chapter 11* iniciados pela Companhia.

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

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

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

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

Em 1º de novembro de 2025, a Companhia celebrou um acordo com o Comitê de Credores Quirografários da Companhia (*Official Committee of Unsecured Creditors*), nomeado pelo Gabinete do Trustee dos Estados Unidos da América, no âmbito do processo de *Chapter 11*. O acordo assegura o apoio do Comitê ao Plano e prevê que os referidos credores quirografários poderão optar por (a) receber sua participação proporcional de até US\$ 20 milhões ou (b) participação em fundo fiduciário (Fundo GUC), estabelecido sob o Plano, para o qual a Companhia contribuirá com bônus de subscrição representando até 5,5% do capital social após a reestruturação, com direito a três pagamentos anuais condicionados a metas financeiras e valores entre US\$ 2,5 milhões e US\$ 5 milhões para o pagamento de certas despesas administrativas, conforme detalhado no Plano.

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

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

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

1.16 Outras informações relevantes

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

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

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

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

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

2. Comentários dos Diretores:

2.1. Comentários dos Diretores sobre:

A discussão e análise sobre a situação financeira e os resultados operacionais da Companhia a seguir descritas são baseadas e devem ser lidas em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas e auditadas da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 e suas respectivas notas explicativas, que foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo as práticas contábeis previstas na legislação societária brasileira, aplicáveis a entidades de incorporação imobiliária no Brasil, e os pronunciamentos, orientações e interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis ("CPC") e aprovados pela Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), e as normas internacionais de relatório financeiro (*International Financial Reporting Standards*, ou "IFRS"), emitidas pelo *International Accounting Standards Board*, ou "IASB".

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

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

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

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

Em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante foi de R\$2.322,4 milhões, R\$2.677,6 milhões e R\$1.401,4 milhões, representando 11,9%, 14,4% e 8,8% da receita líquida, respectivamente.

Nossa liquidez imediata (que corresponde ao caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante, e contas a receber) em 31 de dezembro de 2024 era de R\$4.097,7 milhões em comparação com R\$3.787,0 milhões em 31 de dezembro de 2023 e R\$3.205,4 milhões em 31 de dezembro de 2022. Esta liquidez imediata representa 21,0% da nossa receita dos últimos doze meses.

A liquidez total incluindo depósitos, reservas de manutenção, investimentos de longo prazo e recebíveis foi de R\$7,5 bilhões em 31 de dezembro de 2024. Isto não inclui peças de reposição ou outros ativos livres não onerados, como as nossas unidades de negócio Azul Fidelidade, Azul Cargo e Azul Viagens.

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez:

Em 31 de dezembro de	2024	2023	2022
Liquidez corrente ⁽¹⁾	0,3	0,3	0,3
Liquidez seca ⁽²⁾	0,2	0,3	0,3
Liquidez imediata ⁽³⁾	0,1	0,1	0,0
Estrutura de capital ⁽⁴⁾	(1,9)	(2,0)	(2,0)
Endividamento financeiro ⁽⁵⁾	(0,5)	(0,5)	(0,4)
Liquidez geral ⁽⁶⁾	38,2%	40,1%	40,7%

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

Em 31 de dezembro de (em milhares de reais)	2024	2023	2022
Caixa e equivalentes de caixa	1.210.009	1.897.336	668.348
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	1.112.352	780.312	733.043
Contas a receber	1.775.374	1.109.408	1.803.998
Subarrendamento a receber	0	30.802	176.053
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	3.392.662	2.293.496	2.539.561
Direito de uso – arrendamentos	10.175.605	8.075.901	6.773.372
Direito de uso – manutenção de aeronaves	1.295.074	935.657	779.176
Imobilizado	3.034.554	2.295.849	1.953.089
Total de ativos	26.274.943	20.532.908	18.721.293
Empréstimos e financiamentos circulantes	2.331.520	1.125.858	1.127.729
Empréstimos e financiamentos não-circulante	12.774.218	9.774.664	7.508.689
Passivo de arrendamento circulante	4.928.197	3.349.056	4.025.948
Passivo de arrendamento não-circulante	12.410.501	9.106.771	10.556.885

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

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

Em 31 de dezembro de 2022 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 5,7 vezes, uma redução de 5,5 pontos em relação a 31 de dezembro de 2021. A redução do nosso índice de alavancagem está relacionada principalmente com uma elevação no EBITDA Ajustado, ao longo do ano de 2022, principalmente devido a melhoras significativas na capacidade, receita e lucros em comparação com o ano anterior. Em 2022, com a intensificação do retorno das atividades econômicas, as viagens de negócios voltaram a crescer e o número de viagens de turismo se manteve elevado.

Em 31 de dezembro de (em milhares de reais)	2024	2023	2022
Caixa e equivalentes de caixa	1.210.009	1.897.336	668.348
Total do Ativo	26.274.943	20.532.908	18.721.293
Empréstimos e financiamentos	16.163.785	10.900.522	8.636.418
Passivo de Arrendamento	17.338.698	12.455.827	14.582.833
Total do patrimônio líquido	(30.435.270)	(21.327.844)	(19.007.498)
Total do passivo e patrimônio líquido	26.274.943	20.532.906	18.721.292

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

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Companhia, por meio de redução significativa do endividamento e geração positiva de caixa.

Em 30 de maio de 2025, a Companhia recebeu todas as aprovações judiciais preliminares solicitadas no âmbito da audiência inicial relacionada ao pedido voluntário de *Chapter 11*. Entre outras medidas aprovadas, destaca-se a autorização para acesso imediato a US\$ 250 milhões de seu financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) de US\$ 1,6 bilhão, aprovado preliminarmente pelo Tribunal. Essa injeção de capital, somada às receitas geradas pelas operações e às demais aprovações obtidas, assegura à Companhia a liquidez necessária para sustentar as operações ininterruptamente, à medida que a Companhia trabalha para transformar seu futuro financeiro.

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

b. Estrutura de capital:

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

(em milhares de Reais, exceto %)	Em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Passivo Circulante e não Circulante (capital de terceiros)	56.710.213	41.860.757	37.728.793
Patrimônio Líquido (capital próprio)	(30.435.270)	(21.327.848)	(19.007.500)
Capital de Terceiros ⁽¹⁾	215,83%	203,87%	201,53%
Capital Próprio ⁽²⁾	-115,83%	-103,87%	-101,53%

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

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

Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2024 deve-se principalmente à depreciação do real frente ao dólar, o que resultou no aumento dos nossos passivos de arrendamento e empréstimos denominados na moeda norte-americana em quase R\$6,5 bilhões, além do aumento de aproximadamente R\$2,7 bilhões no passivo de arrendamento relacionados a novas aeronaves que entraram na frota em 2024 e de aproximadamente R\$2,3 bilhões em empréstimos e financiamentos líquidos captados ao longo do ano.

Atuamos em um setor intensivo em capital e nosso nível de endividamento deve-se principalmente à necessidade de financiamento de novas aeronaves e de capital de giro para sustentar o crescimento de nossas operações. Em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, o capital de terceiros representava 215,8%, 203,9% e 201,5% em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente.

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

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

Capital Próprio

O capital próprio em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$30,4 bilhões negativos, R\$21,3 bilhões negativos em 31 de dezembro de 2023 e R\$19,0 bilhões em 31 de dezembro de 2022. A variação negativa do saldo do capital próprio é decorrente, principalmente, do resultado financeiro da Companhia, que supera em R\$9.190.174 o lucro operacional devido as variações cambiais mencionadas acima e juros sobre arrendamentos, empréstimos e financiamentos.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, nosso passivo circulante totalizou R\$ 21.342,3 milhões, R\$14.748,9 milhões e R\$15.056,1 milhões, respectivamente. O saldo de passivo circulante nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 inclui R\$ 6.326,0 milhões, R\$5.205,9 milhões e R\$4.140,0 milhões, respectivamente, relacionados à receita diferida de transportes a executar. Esta obrigação é realizada mediante a prestação do serviço e não resulta em desembolso direto de caixa.

Em 31 de dezembro de 2024, o saldo do ativo circulante totalizou R\$5.658,0 milhões comparado com R\$5.044,1 milhões em 31 de dezembro de 2023. O saldo do ativo circulante em 31 de dezembro de 2024 foi inferior às nossas obrigações de dívida (empréstimos, financiamentos, passivos de arrendamento e contas a pagar) de curto prazo, equivalentes a R\$12.668,7 milhões, devido ao aumento dos passivos de arrendamento e contas a pagar de curto prazo.

Nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 4,9 vezes no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e de 3,7 vezes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. Já no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 5,7 vezes.

Nosso índice de alavancagem aumentou no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, comparado com 31 de dezembro de 2023. Esse aumento se deve principalmente à desvalorização do real frente ao dólar americano durante o ano, o que impactou a nossa dívida denominada em dólar.

Os diretores da Companhia entendem que temos condições de honrar os compromissos financeiros assumidos, embora não possamos garantir que tal situação permanecerá inalterada, especialmente considerando a incerteza na economia brasileira, suas operações e fluxos de caixa futuros. Caso a Companhia entenda necessário contrair empréstimos adicionais para financiar suas atividades e investimentos ou renegociar os termos e condições de suas dívidas de curto prazo, acredita ter capacidade para contratá-los.

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

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

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

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, as fontes de investimento em capital de giro e ativo não-circulante utilizadas pela Companhia seguiram o mesmo padrão descrito acima.

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

Mesmo durante o processo de *Chapter 11*, a Companhia mantém seu compromisso de evitar o vencimento antecipado de tais contratos com o objetivo de preservar níveis saudáveis de liquidez.

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

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

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

f. Níveis de endividamento e as características de tais dívidas

i. Contratos de empréstimos e financiamentos relevantes

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

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

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

	Encargos financeiros	2024	2023	2022
Em moeda estrangeira (R\$ milhares)				
Senior notes - 2024	5,9%	0	332.099	2.097.402
Senior notes - 2026	7,3%	196.241	152.572	3.095.665
Senior notes - 2028	11,9%	6.196.281	3.922.731	0
Senior notes - 2029	11,5%	1.533.659	1.165.545	0
Senior notes - 2030	10,9%	3.649.185	2.777.513	0
Bridge notes - 2025	Sofr Index + 8,3% a 10,7%	976.968	0	0
	Sofr 3M +2,6%	116.145	0	0
Aeronaves, motores e outros	4,9%	145.822	284.279	731.224
	Sofr 1M +4,6%	729.110	79.086	
Em moeda nacional (R\$ milhares)				
Capital de giro	CDI + 1,6%	592.639	29.648	499.672
Debêntures	CDI + 5,0%	841.858	919.072	747. 170
Aeronaves, motores e outros	Selic + 5,5%	0	12.771	19.284
	6,5%	3.509	23.596	42.282
Total em R\$		14.981.417	9.698.912	7.232.699
Circulante		2.207.199	1.100.051	1.112.940
Não-circulante		12.774.218	8.598.861	6.119.759

Em 31 de dezembro de 2024, tínhamos 259 aeronaves e motores sob arrendamento operacional com um saldo agregado de R\$16.357,9 milhões, 20 aeronaves e motores mantidos sob arrendamento financeiro, com um total em aberto de R\$ 710,9 milhões, tendo como garantia a aeronave subjacente e 37 aeronaves e motores próprios, que estão contabilizadas no Ativo Imobilizado no valor líquido de depreciação de R\$1.434,0 milhões.

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 31 de dezembro de 2024:

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Sênior notes 2026

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

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

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

O saldo em aberto dessa emissão, em 31 de dezembro de 2024, é de R\$ 196,2 milhões.

Debênture Conversível

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

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

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

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

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

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

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

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

Em 28 de janeiro de 2025 foi celebrado o "Quinto Aditamento ao Instrumento Particular de Escritura de Emissão de Debêntures Conversíveis em Ações Preferenciais, da Espécie com Garantia Real, com Garantia Fidejussória Adicional, da Primeira Emissão de Azul S.A." ("Quinto Aditamento"), pelo qual (a) foi alterado o preço de conversão ("Preço de Conversão") e fórmula de cálculo da conversão das Debêntures em ações preferenciais de emissão da Companhia; (b) foram incluídas novas garantias e alterados

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

determinados termos e condições relacionados às garantias já existentes, bem como do regime de compartilhamento das Garantias Compartilhadas; (c) foi incluído mecânica de prioridade (ranking) no pagamento das dívidas da Companhia e suas subsidiárias e no provento oriundo da excussão das Garantias Compartilhadas entre as Debêntures e as Novas Dívidas; (d) foram alteradas determinadas obrigações assumidas e/ou a serem assumidas pela Companhia e/ou pelas Garantidoras, no âmbito da Escritura de Emissão e dos Contratos de Garantia (conforme definido na Escritura de Emissão); (e) foram incluídos e alterados determinados Eventos de Inadimplemento das Debêntures; (f) foram incluídas e alteradas determinadas obrigações na Cláusula 8.1 (Obrigações adicionais da Companhia e Garantidores) da Escritura de Emissão; (g) foram alterados determinados eventos de resgate integral e/ou parcial obrigatório das Debêntures ou de recompra obrigatória das Debêntures; e (h) foi alterada a fórmula para apuração do Valor Nominal Atualizado.

Com a celebração do Quinto Aditamento, o “Preço de Conversão” deve ser calculado a partir de um desconto de 20% (vinte por cento) sobre o preço médio ponderado por volume (VWAP) de 30 dias da cotação das ações preferenciais de emissão da Companhia, calculado ao longo de um período de 30 pregões B3 que inclui os 15 pregões anteriores a 28 de janeiro de 2025 e os 15 pregões posteriores a 28 de janeiro de 2025.

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

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

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2024, é de R\$ 1.182,4 milhões.

10ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em dezembro de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua décima distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 20.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R\$10,0 mil, totalizando na data da emissão R\$200,0 milhões. As debêntures vencem em dezembro de 2028, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de junho de 2023 e será amortizado em parcelas sucessivas e trimestrais até dezembro de 2028.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 116,9% da variação acumulada das taxas médias diárias dos Depósitos Interfinanceiros de um dia, “extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculadas e divulgadas diariamente pela B3, no informativo diário, disponível em sua página na Internet (<http://www.b3.com.br>), calculados de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por dias úteis decorridos desde a data de integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (<http://www.b3.com.br>).

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

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

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5x (cinco vezes e meia) em 2024 e 2025 e 4,5x (quatro vezes e meia) em 2026 e 2027, sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

Em dezembro de 2020 foi assinada a renegociação dos fluxos de pagamento da debênture com o Banco do Brasil, sendo o vencimento alterado de dezembro de 2021 para dezembro de 2023. Além disso, o

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

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

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

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

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

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2024, é de R\$152,7 milhões.

9ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em junho de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua nona distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 50.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R\$10,0 mil, totalizando na data da emissão R\$500,0 milhões. As debêntures vencem em dezembro de 2028, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de julho de 2022, em parcelas mensais até a data do vencimento.

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

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

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

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,0 em 2024 e 2025; e 4,5 em 2026 e 2027, sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

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

Em dezembro de 2020, foi concluída a renegociação do fluxo de amortização da debênture com o Banco

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

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

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

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

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2024, é de R\$ 385,6 milhões.

12ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

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

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

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

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

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2024, é de R\$303,6 milhões.

Sênior Notes 2028

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

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

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

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

Os Novos Títulos de Dívida serão garantidos pela Companhia e suas subsidiárias Azul e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., IntelAzul S.A., ATS Viagens e Turismo Ltda., Azul IP Cayman Holdco Ltd. e Azul IP Cayman Ltd e garantida em uma base primária por um pacote de garantia compartilhada que também

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

garantirá outras dívidas e outras obrigações. O pacote de garantias compartilhadas compreende certos recebíveis gerados pelo Azul Fidelidade (programa de fidelidade da Companhia), certos recebíveis gerados pela Azul Viagens (negócio de pacotes de viagem da Companhia) e certas marcas, nomes de domínio e algumas outras propriedades intelectuais usadas pelos negócios aéreos da Azul (excluindo a Azul Cargo), Azul Fidelidade e Azul Viagens.

Os recursos desta emissão foram destinados ao refinanciamento de dívidas.

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

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

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2024 é de R\$6.196,3 milhões.

Notes 2029

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

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

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

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2024 é de R\$1.533,7 milhões.

Notes 2030

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

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

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

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

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2024 é de R\$3.649,2 milhões.

Senior Notes 2030

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

Arrendadores

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

Fornecedores de serviços e peças para aeronaves

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

Bridge Notes 2025

Em outubro de 2024, a subsidiária Azul Secured 2 realizou a captação de R\$910.072 juros equivalentes entre 8,3% a.a. e 10,7% a.a. + Sofr Index, com vencimento em janeiro de 2025.

Garantias

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

Acordos de Apoio à Reestruturação

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

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

ii. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Em 31 de dezembro de 2024, 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.

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

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

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

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2024, 2023 e 2022. 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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

período antes da dedução de qualquer valor atribuível à amortização de ativos intangíveis ou à depreciação de ativos tangíveis ou qualquer valor atribuível ao pagamento das importâncias dos arrendamentos operacionais e em cada caso com relação ao respectivo período.

(i) Debêntures não conversíveis emitidas em junho de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R\$500,0 milhões, com vencimento em dezembro de 2028. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida/EBITDA igual ou menor do que 6,5x; Até 31 de dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA menor ou igual a 5,0 em 2024 e 2025, e 4,5 em 2026 e 2027. Este contrato possui cláusula de vencimento antecipado cruzado (*cross default* ou *cross acceleration*) em caso de inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);

(ii) Debêntures não conversíveis emitidas em 20 de dezembro de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R\$200,0 milhões, com vencimento em dezembro de 2028. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida 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. Até dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA menor ou igual a 5,0 em 2024 e 2025, e 4,5 em 2026 e 2027. Este contrato possui cláusula de vencimento antecipado cruzado (*cross default* ou *cross acceleration*) em caso de inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);

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

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

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

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

- Falsidade ou incorreção das declarações prestadas nos respectivos instrumentos de dívida;
- Inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de determinado valor, conforme descrito de forma específica acima;
- Protesto de títulos acima de determinado valor, sujeito a exceções;
- Descumprimento de decisões judiciais, extrajudiciais e/ou arbitrais não sujeita a recurso acima de determinado valor; e
- Distribuição de dividendos acima do mandatório em caso de mora sob os instrumentos de dívida.
- Não conceder Endividamento a terceiros (incluindo controladas), conceder garantias em favor de Endividamento de terceiros (incluindo controladas) ou adquirir novos títulos e valores mobiliários representativos de dívida emitidos por terceiros (incluídos controladas).

As cláusulas contratuais de observância de *covenants* financeiros mais comuns nas dívidas corporativas da Companhia, estão refletidas no quadro abaixo, bem como o status de atendimento de cada um deles em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022. A tabela abaixo demonstra também o saldo devedor para cada uma de suas dívidas em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Operação	Indicadores para mensuração	31/12/2024			31/12/2023			31/12/2022		
		Saldo (BRL) - milhões	Percentual do endividamento	Status	Saldo (BRL) - milhões	Percentual do endividamento	Status	Saldo (BRL) - milhões	Percentual do endividamento	Status
9ª e 10ª Emissão de debêntures da ALAB	(i) Índice de cobertura do serviço da dívida ajustado (ICSD) igual ou superior a 1.2;	538.287	16,0%	Waiver	560.173	2,4%	Waiver	751.749	3,4%	Waiver
	(ii) alavancagem financeira menor ou igual a 6.5 em 2023; 5.0 em 2024 e 2025; 4.5 em 2026 e 2027.									
11ª Emissão de debentures da ALAB	(i) Avalancagem: igual ou menor a 3,75x, a partir de 31 de dezembro de 2023, sendo o referido índice obtido por Dívida Líquida Ajustada / EBITDA ajustado.	N/A	N/A	N/A	358.899	1,5%	Atingido	N/A	N/A	N/A
12ª Emissão de debentures da ALAB	(i) Liquidez Imediata superior a R\$ 1 bilhão.	303.571	9,0%	Atingido	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	(ii) Alavancagem: igual ou menor a 3,75x, a partir de 31 de dezembro de 2024, sendo o referido índice obtido por dívida líquida ajustada / EBITDA ajustado.			Waiver	N/A		N/A	N/A		N/A
Aeronaves e Motores	(i) O saldo total de caixa no último dia do trimestre não seja inferior a R\$ 1 bilhão.	96.210	2,9%	Atingido	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

	(ii) Alavancagem: igual ou menor a 5,50, sendo o referido índice obtido por dívida líquida / EBITDA no último dia do exercício.			Waiver	N/A		N/A	N/A		N/A
Aeronaves e Motores	(i) índice de cobertura do serviço da dívida ajustado (ICSD) igual ou superior a 1,2;	N/A	N/A	N/A	30.719	0,1%	Waiver	53.795	0,2%	Waiver
	(ii) alavancagem financeira menor ou igual a 6.5.	N/A		N/A						
Aeronaves e Motores	(i) índice de cobertura do serviço da dívida ajustado (ICSD) igual ou superior a 1,2;	N/A	N/A	N/A	122.149	0,5%	Waiver	525.623	2,4%	Atingido
	(ii) alavancagem financeira menor ou igual a 5.5.	N/A		N/A						Waiver
Aeronaves e Motores	(i) índice de cobertura do serviço da dívida ajustado (ICSD) igual ou superior a 1,2;	142.025	4,2%	Waiver	183.401	0,8%	Waiver	N/A	N/A	N/A
	(ii) alavancagem financeira menor ou igual a 5.5.									

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

Em 31 de dezembro de 2024, não possuíamos limite dentro das operações já contratadas.

h. Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras

A discussão a seguir sobre a nossa situação financeira e o resultado das nossas operações deverão ser lidos em conjunto com: (i) nossas demonstrações financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes nos demais itens do Formulário de Referência, em especial os demais subitens da seção 2.

Receita Líquida

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, 92,8% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 7,2% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem. A receita de transporte de passageiros, incluindo a receita decorrente do resgate de pontos do nosso programa de vantagens Azul Fidelidade em nossos voos, é reconhecida na partida do voo programado ou quando o bilhete expira sem ser utilizado.

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

Nossas receitas são apresentadas líquidas de certos tributos, incluindo o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços ou ICMS; o Programa de Integração Social, ou PIS; e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social ou COFINS. O ICMS não se aplica a receitas de transporte de passageiros. A alíquota de ICMS incidente sobre a operação de transporte de cargas varia de estado para estado, entre 4,0% e 22,0%. Em relação a receitas de transporte de passageiros, as alíquotas aplicáveis de PIS e COFINS são 0,65% e 3,0% respectivamente, devido a uma norma específica que determina o uso do sistema cumulativo de PIS e COFINS sobre essas receitas. As demais receitas são tributadas às alíquotas de 1,65% e 7,60% (inclusive de transporte de carga), respectivamente. O Imposto Sobre Serviços ou ISS é um imposto municipal com alíquotas de 2,0% a 5,0% incidente sobre a receita de serviços prestados.

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

Gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangível

Nossos gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangíveis nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, totalizaram R\$1.493,8 milhões, R\$972,3 milhões e R\$1.451,1 milhões respectivamente. A maioria destes gastos é relacionada à aquisição de aeronaves, aquisição de peças de reposição, revisões e checks estruturais de motores, sistemas de TI e instalações.

A grande maioria das aquisições futuras de aeronaves possuem compromissos firmes de financiamento

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

sob arrendamento operacional.

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

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

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 34,9%, 37,3% e 45,2% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, respectivamente, do total das nossas despesas operacionais. Os preços do combustível de aviação no Brasil são mais altos do que em vários outros países como por exemplo os Estados Unidos, visto que os preços do combustível são controlados por um único produtor e um número concentrado de distribuidores. Nossos custos com combustível são variáveis e oscilam de acordo com o preço internacional do petróleo. Como o preço do petróleo é tabelado em dólares norte-americanos, nossos custos de combustível estão sujeitos a flutuações na taxa de câmbio real/dólar norte-americano.

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

31 de dezembro de	Preço médio QAV (R\$/litro)	% Δ
2024	4,21	(7,7%)
2023	4,56	(16,2%)
2022	5,44	63,9%

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

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

Os gastos com salário e benefícios incluem, entre outros, planos de saúde, planos odontológicos, auxílio creche, seguro de vida, auxílio funeral, assistência psicossocial, auxílio-escola (concedido somente a executivos expatriados), verba moradia (concedido somente a executivos expatriados), bonificações, previdência privada, vale transporte, vale alimentação e vale refeição. Acreditamos ter uma vantagem em comparação às empresas do setor em termos de gastos com salários e benefícios em razão da alta produtividade dos tripulantes mensurada pelo número médio de tripulantes por aeronave. Em 31 de dezembro de 2024, 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2022, tínhamos , 74, 77 e 68 funcionários por aeronave, respectivamente, indicando uma maior produtividade de nossa força de trabalho comparada às dos nossos concorrentes.

Os custos com prestação de serviços incluem o uso das instalações aeroportuárias, operações de solo, tais como movimentação de bagagens dos clientes e tratores que realizam o push-back das aeronaves, traslado de ônibus para os clientes e serviços e produtos que oferecemos a bordo das nossas aeronaves, como bebidas e snacks. Oferecemos serviços adicionais de ônibus gratuito entre o aeroporto de Congonhas e o aeroporto de Viracopos, e acreditamos que o número de clientes adicionais que atraímos ao oferecer esse serviço mais do que compensa seu custo.

Nossas despesas comerciais e com publicidade incluem o pagamento de comissões a agentes de viagens e agentes de carga, taxas pagas pelo uso de sistemas de reserva de terceiros e agentes de reserva, taxas às administradoras de cartão de crédito e custos com publicidade associadas à venda de nossas passagens e outros produtos e serviços. Acreditamos que nossos custos com distribuição sejam menores do que os

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

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

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

O custo com materiais de manutenção e reparo consistem em manutenção leve (preventiva) e eventos de reparo. Nossa frota é mais jovem do que a dos nossos principais concorrentes, com uma idade média de 8,5 anos, excluindo aeronaves Cessna. Com o envelhecimento das aeronaves, nossas despesas com manutenção tendem a aumentar.

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

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

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

Resultado Financeiro

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

Em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, 10%, 10% e 19% respectivamente, da nossa dívida não relacionada a aeronaves foram denominadas em reais e, portanto, não estão expostas às oscilações cambiais. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real em 2024 e 2023, quando comparada a 2022, está relacionada com a decisão da Companhia de compensar parte da sua exposição ao hedge de combustível com a liquidação e realização de ganhos de aproximadamente metade de suas operações de *hedge* cambial, após queda significativa nos preços do petróleo durante o primeiro trimestre de 2020. Os saldos de instrumentos financeiros derivativos incluem os ganhos ou perdas em nossos instrumentos financeiros usados para proteger nossas exposições. As despesas de variação cambial referem-se ao ganho ou perda líquido sobre nossos ativos e passivos atrelados à apreciação ou depreciação do real contra o dólar norte-americano e têm efeito limitado em nossa posição de caixa.

Resultados Operacionais

Nossa receita e estrutura enxuta de custo nos conferiu margens EBITDA Ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes de 31,1%, 27,3% e 20,3% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022. A margem EBITDA de 2024 apresentou um crescimento em relação à margem EBITDA de 2023, demonstrando o potencial de lucratividade dos nossos negócios no futuro. Acreditamos ainda que o nosso plano estratégico de operar a aeronave certa de acordo com a demanda de cada mercado nos permitirá manter um baixo custo por viagem e reduzir o CASK ao longo do tempo, tanto em termos absolutos como em relação aos nossos concorrentes.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

O quadro abaixo inclui informações operacionais que demonstram nosso crescimento entre 31 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2024:

Aeronaves no encerramento do período em	Cidades Atendidas	Funcionários	Próprias	Arrendadas	Total
31 de dezembro de 2008 ⁽¹⁾	3	712	3	2	5
31 de dezembro de 2009 ⁽¹⁾	17	1.535	8	6	14
31 de dezembro de 2010 ⁽¹⁾	28	294	14	13	27
31 de dezembro de 2011 ⁽¹⁾	43	4.329	22	27	49
31 de dezembro de 2012 ^{(1) (2)}	100	8.914	50	74	124
31 de dezembro de 2013 ⁽¹⁾	103	9.848	56	81	137
31 de dezembro de 2014 ⁽¹⁾	106	10.501	46	107	153
31 de dezembro de 2015 ⁽¹⁾	102	10.533	46	106	152
31 de dezembro de 2016 ^{(1) (3)}	102	10.311	39	100	139
31 de dezembro de 2017 ^{(1) (3)}	104	10.878	27	120	147
31 de dezembro de 2018 ^{(1) (3)}	110	11.807	20	123	143
31 de dezembro de 2019 ⁽³⁾	116	13.189	19	147	166
31 de dezembro de 2020 ⁽⁴⁾	112	11.108	34	158	192
31 de dezembro de 2021 ⁽⁵⁾	147	12.485	37	155	192
31 de dezembro de 2022 ⁽⁶⁾	158	13.543	40	172	212
31 de dezembro de 2023 ⁽⁷⁾	167	15.248	40	169	209
31 de dezembro de 2024 ⁽⁷⁾	152	15.367	38	182	220

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

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

Em 31 de dezembro de	2024	AV (%)	2023	AV (%)	% Δ	2022	AV (%)	% R\$
<i>Receita líquida:</i>								
Transporte de passageiros	18.123.135	92,8%	17.227.728	92,8%	5,2%	14.595.579	91,5%	895.407
Outras receitas	1.403.073	7,2%	1.326.697	7,2%	5,8%	1.352.488	8,5%	76.376
Receita líquida	19.526.208	100,0%	18.554.425	100,0%	5,2%	15.948.067	100,0%	971.783
<i>Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:</i>								
Combustível de aviação	5.583.503	28,6%	5.890.485	31,7%	(5,2%)	6.561.288	41,1%	(306.982)
Salários e benefícios	2.722.872	13,9%	2.408.364	13,0%	13,1%	1.954.568	12,3%	314.508
Tarifas aeroportuárias	1.074.818	5,5%	1.059.258	5,7%	1,5%	911.246	5,7%	15.560
Prestação de serviços de tráfego	872.481	4,5%	807.563	4,4%	8,0%	641.900	4,0%	64.918

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Comerciais e publicidade	889.224	4,6%	779.264	4,2%	14,1%	699.003	4,4%	109.960
Materiais de manutenção e reparo	789.222	4,0%	898.282	4,8%	(12,1%)	592.146	3,7%	(109.060)
Depreciação e amortização	2.563.982	13,1%	2.404.223	13,0%	6,6%	2.094.448	13,1%	159.759
Outras despesas operacionais, líquidas	1.639.474	8,4%	2.645.894	14,3%	(38,0%)	1.357.805	8,5%	(1.006.420)
Lucro operacional	3.390.632	17,4%	1.661.092	9,0%	104,1%	1.135.663	7,1%	1.729.540
<i>Resultado financeiro:</i>								
Receitas financeiras	239.058	1,2%	220.141	1,2%	8,6%	277.289	1,7%	18.917
Despesas financeiras	(5.247.414)	(26,9%)	(5.608.771)	(30,2%)	(6,4%)	(4.558.145)	(28,6%)	361.357
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	317.729	1,6%	(238.458)	(1,3%)	(233,2%)	438.190	2,7%	556.187
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(7.890.179)	(40,4%)	1.625.064	8,8%	(585,5%)	1.327.353	8,3%	(9.515.243)
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(9.190.174)	(47,1%)	(2.340.932)	(12,6%)	292,6%	(1.379.650)	(8,7%)	(6.849.242)
<i>Imposto de renda e contribuição social corrente</i>								
	(723)	(0,0%)	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	(723)
<i>Imposto de renda e contribuição social diferido</i>								
	39.526	0,2%	(39.526)	(0,2%)	(200,0%)	0	0,0%	79.052
Lucro (prejuízo) líquido do período	(9.151.371)	(46,9%)	(2.380.458)	(12,8%)	284,4%	(1.379.650)	(8,7%)	(6.770.913)

Resultado operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$3.390,6 milhões, comparado com R\$1.661,1 milhões no mesmo período em 2023 e R\$1.135,7 milhões em 2022. Entendemos que esse resultado se deve principalmente a um ambiente de demanda saudável, o excelente desempenho de nossos outros negócios e à nossa capacidade de aumentar tarifas, demonstrando nosso aumento racional de capacidade e as vantagens competitivas sustentáveis de nossa malha e modelo de negócio.

O prejuízo líquido foi de R\$9.151,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, comparado com um prejuízo líquido de R\$2.340,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e um prejuízo líquido de R\$1,379,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais por ASKs nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

Exercício findo em 31 de dezembro de (em R\$ centavos)	2024	2023	% Δ	2022	% Δ
Transporte de passageiros	39,15	39,46	(0,8%)	36,88	7,0%
Outras receitas	3,03	3,03	0,0%	3,42	(11,4%)
Receita líquida	42,18	42,48	(0,7%)	40,29	5,4%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais					
Combustível de aviação ⁽¹⁾	(12,06)	(13,39)	(9,9%)	(16,58)	(19,2%)
Salários e benefícios	(5,88)	(5,47)	7,5%	(4,94)	10,7%
Tarifas aeroportuárias	(2,32)	(2,41)	(3,7%)	(2,30)	4,8%
Prestação de serviços de tráfego	(1,88)	(1,84)	2,2%	(1,62)	13,6%
Comerciais e publicidade	(1,92)	(1,77)	8,5%	(1,77)	0,0%
Materiais de manutenção e reparo	(1,70)	(2,04)	(16,7%)	(1,56)	30,8%
Depreciação e amortização	(5,54)	(5,46)	1,5%	(5,29)	3,2%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Outras despesas operacionais	(3,54)	(6,01)	(41,1%)	(2,63)	128,5%
Total das despesas operacionais	(34,86)	(38,39)	(9,2%)	(36,68)	4,7%
(1) Os resultados operacionais foram ajustados para itens não-recorrentes					

Receita Líquida. A receita líquida cresceu R\$971,8 milhões ou 5,2% em 2024, quando comparado a 2023, atingindo o recorde de R\$19.526,2 milhões. A receita de passageiros aumentou 5,2% em 2024 e 2023, quando comparado com 2023 e 2022, respectivamente, impulsionada pela recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais e pelo excelente desempenho de nossos demais negócios. Quando comparada ao exercício de 2022 a receita líquida aumentou R\$3.578,1, ou 22,4%.

Transporte de Passageiros. O aumento de R\$895,4 milhões, ou 5,2%, na receita de transporte de passageiros em 2024, com relação a 2023, deve-se principalmente a recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais e pelo excelente desempenho de nossos demais negócios. Quando comparado ao exercício de 2022 o crescimento no transporte de passageiros cresceu R\$3.527,6, ou 24,2%.

Cargas e outras receitas. O aumento de R\$76,4 milhões, ou 5,8% durante 2024 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2023 está relacionado principalmente ao aumento da receita da operação internacional de cargas em 8,7% e à expansão e à diversificação da nossa base de clientes com mais varejistas, indústria e operadores de e-commerce no Brasil. Quando comparado ao exercício de 2022 o crescimento de cargas e outras receitas cresceu R\$50,6, milhões ou 3,7%.

Também observamos o contínuo crescimento de nossa operadora de turismo Azul Viagens, a segunda maior operadora de turismo no Brasil. O faturamento bruto cresceu aproximadamente 63% de 2023 para 2024, à medida que aproveitamos a forte demanda de lazer e oportunidades de aumentar a utilização de aeronaves com voos exclusivos.

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

Exercício findo em 31 de dezembro de	2024	2023	% Δ	2022	% Δ
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	18.123.135	17.227.728	5,2%	14.595.579	18,0%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	46.292	44.006	5,2%	39.579	11,2%
Taxa de ocupação (%)	81,6%	80,4%	1,2 pp	79,7%	0,7 pp
Receita de passageiros por ASK (centavos)	39,15	39,46	(0,8%)	36,88	7,0%
Receita operacional por ASK (centavos)	42,18	42,48	(0,7%)	40,29	5,4%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	47,97	49,05	(2,2%)	46,25	6,1%
Número de decolagens	322.082	316.896	1,6%	304.429	4,1%
Horas-bloco	567.774	550.843	3,1%	518.813	6,2%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais diminuíram R\$757,8 milhões ou 4,5%, de R\$16.893,3 milhões em 2023 para R\$16.135,6 milhões no mesmo período em 2024, devido principalmente à uma redução de 7,3% no preço do combustível de aviação por litro e a depreciação de 7,8% do real frente ao dólar, compensados pelo aumento da capacidade e da receita, ambos de 5,2%, além dos investimentos para crescimento e maximização da disponibilidade da frota para beneficiar o ambiente de forte demanda. Quando comparado ao exercício de 2022 os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentou R\$1.323,2 milhões, ou 8,9%.

Combustível de aviação. As despesas de combustível diminuíram 5,2%, ou R\$307,0 milhões em 2024 comparado com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido à redução de 7,3% no preço do combustível por litro (excluindo hedges). Quando comparado ao exercício de 2022 as despesas com combustível de aviação diminuíram R\$977,8 milhões, ou 14,9%.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 13,1%, ou R\$314,5 milhões em 2024 em comparação com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido ao nosso aumento de capacidade de 5,2%, um aumento sindical de 4,8% como resultado de acordos coletivos de trabalho aplicáveis a todos os funcionários de companhias aéreas no Brasil, a internalização de certas atividades para reduzir custos totais e as contratações feitas no trimestre para apoiar o crescimento de 2024. Quando

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

comparado ao exercício de 2022 as despesas com salários e benefícios aumentaram R\$768,3 milhões, ou 39,3%.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 5,7%, ou R\$15,6 milhões em 2024 quando comparado com o mesmo período de 2023, principalmente devido a um aumento de 5,2% em nossa capacidade, parcialmente compensado pela redução de multas relativas ao acordo com a Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN) e com a Secretaria Especial da Receita Federal. Quando comparado ao exercício de 2022 as despesas com tarifas aeroportuárias aumentaram R\$163,6 milhões, ou 18,0%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego cresceram 8,0%, ou R\$64,9 milhões em 2024 comparado com o mesmo período em 2023 principalmente devido a um aumento de 5,4% no número de passageiros, crescimento de 1,6% nas decolagens, além da inflação de 4,8% no período, parcialmente compensada pela redução dos serviços de bordo. Quando comparado ao exercício de 2022 as despesas com prestação de serviços de tráfego aumentaram R\$230,6 milhões, ou 35,9%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 14,1%, ou R\$110,0 milhões, em 2024 comparado com o mesmo período de 2023, principalmente devido a um aumento nas campanhas publicitárias e eventos regionais, além do aumento de 5,2% na receita, levando a um aumento nas comissões e taxas de cartão de crédito. Quando comparado ao exercício de 2022 as despesas com comerciais e publicidade aumentaram R\$190,2 milhões, ou 27,2%.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo caíram 12,1%, ou R\$109,0 milhões em 2024 comparado com o mesmo período de 2023 principalmente devido à desvalorização de 7,8% do real frente ao dólar, economias por realizar manutenções internamente e da renegociação de contratos de manutenção de motores, parcialmente compensados por um número maior de eventos de manutenção para maximizar a disponibilidade de aeronaves e apoiar o crescimento. Quando comparado ao exercício de 2022 as despesas com materiais de manutenção e reparo aumentaram R\$197,1 milhões, ou 33,3%.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 6,6% ou R\$159,8 milhões em 2024 comparado com o mesmo período de 2023 impulsionados pelo aumento no tamanho de nossa frota em relação ao ano anterior, resultado do nosso processo de transformação. Quando comparado ao exercício de 2022 as despesas com depreciação e amortização aumentaram R\$469,5 milhões, ou 22,4%.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas caíram 38,0%, de R\$2.645,9 milhões em 2023 para R\$1.639,4 milhões em 2024, principalmente impulsionadas pelas iniciativas de redução de custos e diminuição de demandas judiciais no período, parcialmente compensadas pela desvalorização de 7,8% do real frente ao dólar.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira aumentou 8,6%, ou R\$18,9 milhões em 2024 comparado com 2023 devido ao aumento dos investimentos financeiros. Quando comparado ao exercício de 2022 a receita financeira diminuiu R\$38,2 milhões, ou 13,8%.

Despesas financeiras. As despesas financeiras caíram 6,4%, ou R\$361,4 milhões, de R\$5.608,8 em 2023 para R\$5.247,4 milhões em 2024, principalmente devido a operações de impostos, que levaram a redução de juros. Adicionalmente, R\$552,1 milhões são referentes aos custos de reestruturação da dívida e debêntures em 2023. Quando comparado ao exercício de 2022 as despesas financeiras aumentaram R\$689,3 milhões, ou 15,1%.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho 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\$317,7 milhões em 2024 comparado à perda de R\$238,5 milhões em 2023 principalmente devido a ganhos relacionados a contratos de hedge de combustível resultantes da forte queda dos preços dos combustíveis. Uma queda no preço do combustível afeta a Companhia positivamente pois reduz os custos, porém também tem um efeito negativo nas posições contratadas para proteção contra o risco de uma alta no preço. Quando comparado ao exercício de 2022 as despesas com instrumentos financeiros derivativos caíram R\$120,5 milhões, ou 27,5%.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O efeito líquido da conversão de nossos ativos e passivos monetários quando remensurados para reais totalizou em uma perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas de R\$7.890,2 milhões em 2024 comparado com um ganho de R\$1.625,0 milhões no mesmo período do ano anterior, em razão da depreciação de 7,8% do real frente ao dólar além do aumento da nossa dívida denominada em dólares relativa à emissão de US\$150 milhões da concessão de até US\$500 milhões em notas superprioritárias como parte da negociação com atuais credores. Quando

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

comparado ao exercício de 2022 as despesas com variações monetárias e cambiais líquidas aumentaram R\$9.217,5 milhões.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Em 2024, 2023 e 2022 não registramos ganho/perda em transações com partes relacionadas.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente em 2024, 2023 e 2022 foi compensado por benefícios sobre prejuízos fiscais e diferenças.

Imposto de renda e contribuição social diferido. As despesas relacionadas ao imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R\$38,8 milhões, em sua maior parte devido à reversão de provisões constituídas em 2023 por diferenças temporárias reconhecidas relacionadas à variações de câmbio que são tributadas em regime de caixa. Não houve despesa com imposto de renda e contribuição social diferido no exercício de 2022.

Fluxos de Caixa

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

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
	<i>(em milhões de reais)</i>		
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	2.787,0	3.439,7	2.437,3
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento	(1.565,6)	(874,5)	(639,9)
Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento	6.605,9	4.516,6	4.203,6

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo de 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 2.787,0 milhões comparado com o caixa líquido de R\$3.439,7 milhões no mesmo período em 2023 e R\$2.437,3 milhões em 2022. A redução do caixa líquido em 2024 deve-se principalmente a um aumento de perdas relativas a variação cambial e um alto nível de antecipações em 2024 quando comparado à 2023.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No exercício findo de 31 de dezembro de 2024, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$1.565,6 milhões comparado a R\$874,5 milhões no mesmo período em 2023 e R\$639,9 milhões em 2022. O aumento no caixa aplicado nas atividades de investimento em 2024 deve-se principalmente ao caixa recebido na venda de imobilizado no valor de R\$577,5 milhões.

Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R\$1.920,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, comparado a um caixa aplicado de R\$1.392,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e R\$4.203,6 milhões aplicados em 31 de dezembro de 2022. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente ao aumento da frota e às taxas de aluguel mais baratas em 2023 devido às renegociações feitas naquele ano.

2.2 Resultados operacional e financeiro

2.2. Comentários dos Diretores sobre:

- a. Resultados das operações do emissor, em especial:
- i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

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

Em 31 de dezembro de (em milhões de reais)	2024	2023	2022
Transportes de passageiros	18.123.135	17.227.728	14.595.579
Outras receitas	1.403.073	1.326.697	1.352.488

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

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

- ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

Exercício findo em 31 de dezembro de 2024

Enchentes no Rio Grande do Sul

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

Variação do preço do combustível e câmbio

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

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

Exercício findo em 31 de dezembro de 2023

Variação do preço do combustível e câmbio

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

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

2.2 Resultados operacional e financeiro

Exercício findo em 31 de dezembro de 2022

Impactos da pandemia do COVID-19

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

Variação do preço do combustível e câmbio

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

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

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

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

Em 2024, a receita operacional aumentou 5,2% em relação a 2023, atingindo um recorde de R\$ 19,5 bilhões, impulsionada principalmente pelo crescimento robusto da receita de passageiros, apoiado pela forte contribuição da receita de nossas unidades de negócios.

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

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

Em 2024, o preço médio do petróleo (WTI) e a taxa de câmbio média aumentaram 21,7% e 7,3% respectivamente, em comparação com 2023. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, o combustível de aviação representou 34,6%, 34,9% e 45,2%, respectivamente, do nosso custo operacional.

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

2.2 Resultados operacional e financeiro

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

Exercícios findos em 31 de dezembro de	2024	2023	2022
Crescimento/(retração) real do PIB	3,4%	2,9%	3,0%
Inflação IGP-M(1)	6,5%	(3,2%)	5,5%
Inflação IPCA(2)	4,8%	4,5%	5,8%
TJLP(3)	5,3%	6,6%	7,2%
Taxa CDI(média)(4)	10,9%	13,0%	12,4%
SOFR(5)	3,4%	5,5%	0,3%
Taxa de câmbio - final do período R\$ por US\$1,00	6,19	4,90	5,22
Taxa de câmbio - média R\$ por US\$1,00(6)	5,39	5,00	5,16
Desvalorização média R\$ vs. US\$	(7,3%)	3,4%	4,5%
Preço do petróleo não refinado da <i>West Texas Intermediate</i> (WTI) - média US\$/barril no período	94,53	77,66	67,97
Taxa de desemprego(7)	6,6%	7,8%	9,3%

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

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Média dólar norte-americano/SOFR – *Secured Overnight Financing Rate* para 3 meses para 2024 e LIBOR – *London Interbank Offered Rate* para 2023 e 2022

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

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

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

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

2.3. Comentários dos Diretores sobre:

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

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

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

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras referente aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2024, 2023 e 2022 não possuem opiniões modificadas, ressalvas ou ênfases.

2.4 Efeitos relevantes nas DFs

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

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e no exercício social corrente, não houve introdução ou alienação de segmento operacional pela Companhia.

b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e no exercício social corrente, não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

c. Eventos ou operações não usuais

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e no exercício social corrente, a Companhia não participou ou realizou eventos ou operações não usuais que tenham afetado ou que os diretores da Companhia entendam que possam afetar de forma relevante as demonstrações financeiras ou os resultados da Companhia.

2.5 Medições não contábeis

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

a. Informar o valor das medições não contábeis

EBITDA, EBITDA Ajustado e Margem EBITDA Ajustado

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

No exercício social de 2024, o EBITDA atingiu R\$6,0 bilhões. O EBITDA ajustado por itens não recorrentes atingiu R\$6,1 bilhões, um crescimento de 16.4% em comparação com o exercício social de 2023, e uma margem EBITDA de 31,1%, acima das estimativas e do consenso de mercado. Nossos resultados operacionais foram ajustados em 2024 por itens não recorrentes, totalizando R\$117,1 milhões, principalmente devido a taxas relacionadas ao nosso plano de otimização de capital e outros ajustes contábeis devido aos termos finais negociados com arrendadores e fabricantes.

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

As medições não contábeis EBITDA, EBITDA Ajustado e Margem EBITDA Ajustado tem limitações como ferramentas de análise. Alguns dessas limitações são: (i) o EBITDA e o EBITDA Ajustado não refletem nossas saídas de caixa, ou requerimento futuros de aquisições de bens de capital ou compromissos contratuais; (ii) o EBITDA e o EBITDA Ajustado não refletem as mudanças, ou necessidade de caixa para, nossos requerimentos de capital de giro; (iii) o EBITDA e o EBITDA Ajustado não refletem nossa despesa significativa com juros, ou as necessidades de caixa para o pagamento de juros e amortização de nossas dívidas; (iv) as despesas de depreciação e amortização são excluídas, e o EBITDA e o EBITDA Ajustado não refletem os requerimentos de caixa para futuros reposições de ativos que são depreciados ou amortizados; e (v) o EBITDA e o EBITDA Ajustado são suscetíveis a cálculos diferentes por outras empresas na nossa indústria, que limita sua utilidade como uma medida comparável. Por causa dessas limitações, o EBITDA e o EBITDA Ajustado não devem ser considerados de forma isolada ou como substitutos a medidas financeiras calculadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as IFRS. Seguem abaixo os valores do EBITDA, EBITDA Ajustado, e da Margem EBITDA Ajustado da Companhia para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022:

Para os exercícios encerrados em (R\$) (em milhares de reais)	2024	2023	2022
EBITDA	(1.918.287)	4.079.213	4.991.093
EBITDA ajustado	5.927.883	5.058.501	3.230.111
Margem EBITDA ajustada (%)	30,4%	27,3%	20,3%

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

Para os exercícios encerrados em (R\$) (em milhares de reais)	2024	2023	2022
Reconciliação			

2.5 Medições não contábeis

Lucro (Prejuízo) líquido	(9.151.371)	(2.380.456)	(722.367)
Despesa de juros	4.857.821	4.120.587	3.878.232
Juros sobre aplicações financeiras	(149.916)	(104.667)	(259.220)
Imposto de renda e contribuição social corrente	723	0	0
Imposto de renda e contribuição social diferido	(39.526)	39.526	0
Depreciação e amortização	2.563.982	2.404.223	2.094.448
EBITDA	(1.918.287)	4.079.213	4.991.093
Impairment	(143.790)	(245.636)	(1.102.791)
Variações monetárias e cambiais líquida	7.890.179	(1.625.064)	(1.406.566)
Instrumentos financeiros derivativos	(317.729)	238.458	(958.005)
Outras despesas financeiras	389.593	1.488.184	915.550
Outras receitas financeiras	(89.142)	(115.474)	(18.069)
Eventos não-recorrentes	117.059	1.238.820	808.899
EBITDA Ajustado ⁽¹⁾	5.927.883	5.058.501	3.230.111
Margem EBITDA Ajustado (%)	30,4%	27,3%	20,3%

(1) O EBITDA ajustado incluíram ajustes de itens não recorrentes relacionados principalmente (i) ao plano de otimização de capital e outros ajustes contábeis devido aos termos finais negociados com arrendadores e OEMs totalizando R\$117,1 milhões em 2024; (ii) ao plano de reestruturação permanente, incluindo ajustes de frota e despesas com consultores, totalizando R\$363,2 milhões em 2023; e (iii) à reversão de impairment de aeronaves e outros itens relacionados à frota, totalizando R\$567,0 milhões em 2022.

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.

2.6 Eventos subsequentes as DFs

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

As demonstrações financeiras consolidadas da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 foram autorizadas pelo Conselho de Administração da Companhia e emitidas em 24 de fevereiro de 2025 e serão submetidas à apreciação dos acionistas da Companhia na Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária de 2025 da Companhia.

Foram verificados os seguintes eventos subsequentes:

- **Memorando de entendimento não vinculante**

Em 15 de janeiro de 2025, a Companhia assinou um memorando de entendimento não vinculante ("MoU") com a Abra Group Limited ("Abra") alinhando os termos e condições para a potencial combinação de negócios entre Azul e a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. ("Gol").

O MoU descreve os entendimentos sobre a governança da entidade resultante da operação e reforça o interesse em continuar as negociações em relação à proposta de troca de ações e demais condições. Caso implementada a operação, a Azul e a Gol manterão seus certificados operacionais segregados sob uma única entidade resultante listada.

O fechamento da operação está sujeito à concordância entre a Abra e a Azul quanto aos termos econômicos da operação, à conclusão satisfatória da *due diligence*, à celebração de acordos definitivos, à obtenção de aprovações corporativas e regulatórias (inclusive da autoridade antitruste brasileira), ao cumprimento das condições habituais de fechamento, à consumação do plano de reorganização da Gol no âmbito da recuperação judicial e ao recebimento, pela Abra, da devida contraprestação correspondente.

- **Reestruturação**

Em 28 de janeiro de 2025, a Companhia concluiu a reestruturação de suas obrigações com substancialmente todos os detentores de títulos de dívida, arrendadores e fabricantes, e a liquidação da oferta das Notas Superprioritárias ("Notas Superprioritárias"), emitidas pela subsidiária *Azul Secured*, juntamente com suas ofertas de troca.

A reestruturação abrangente e a recapitalização incluíram um plano de financiamento estruturado, com foco na melhoria da liquidez e geração de caixa e na redução da alavancagem, com a extinção de aproximadamente US\$1,6 bilhão em dívidas, e levantando um capital adicional no valor de US\$525 milhões, conforme descrito abaixo:

- **Reestruturação com arrendadores, fabricantes de aeronaves e outros fornecedores**

A reestruturação com arrendadores e fabricantes contempla:

- ✓ Eliminação de obrigações de emissão de ações devidas a arrendadores e fabricantes, totalizando aproximadamente US\$557 milhões, em troca de 94 milhões de novas ações preferenciais em uma emissão única a ser concluída no primeiro trimestre de 2025;
- ✓ Extinção de US\$243,6 milhões de valor principal agregado de notas existentes mantidas por determinados arrendadores e fabricantes ("Notas de 2030 dos arrendadores e fabricantes") em troca de outros acordos comerciais;
- ✓ Troca do restante das notas de 2030 dos arrendadores e fabricantes por novas notas sem garantia com vencimento em 2032 e uma opção de incorporar os juros ao principal ("PIK"); e
- ✓ Acordos definitivos e vinculantes com arrendadores, fabricantes e outros fornecedores, com melhorias adicionais no fluxo de caixa de mais de US\$300 milhões nos anos de 2025, 2026 e 2027.

Ao alcançar esses resultados, a Azul conseguiu emitir e acessar a totalidade dos recursos das Notas Superprioritárias, incluindo os US\$100 milhões adicionais que dependiam do cumprimento de condições.

- **Reestruturação e recapitalização dos detentores de títulos de dívida**

- *Notas Superprioritárias*

As Notas Superprioritárias foram emitidas em uma oferta privada para um grupo de detentores de notas e debêntures conversíveis, assim como outros detentores de notas existentes, no valor principal de US\$525

2.6 Eventos subsequentes as DFs

milhões, com taxa variável e vencimento em 2030, garantidas pela Companhia, pela ALAB e substancialmente todas as subsidiárias.

As Notas Superprioritárias estão garantidas em uma base de “superprioridade” por um pacote de garantias compartilhadas, com prioridade de pagamento em relação às Novas Notas de Troca e a certas outras dívidas e obrigações da Companhia, conforme prioridades estabelecidas no Acordo entre Credores.

○ *Novas Notas de Troca*

Em troca pelas notas existentes sujeitas à Oferta de Troca (“Notas Existentes”), a subsidiária *Azul Secured* emitiu “Novas Notas” com as seguintes condições:

- (i) US\$1.048.839 em valor principal das Notas Sêniores Garantidas em uma Base de Primeiro Grau com vencimento em 2028 (“Novas Notas de 2028”) e remuneração de 11,9%;
- (ii) US\$238.015 em valor principal das Notas Sêniores Garantidas em uma Base de Segundo Grau com vencimento em 2029 (“Novas Notas de 2029”) e remuneração de 11,5%; e
- (iii) US\$546.620 em valor principal das Notas Sêniores Garantidas em uma Base de Segundo Grau com vencimento em 2030 e remuneração de 10,9% (“Novas Notas de 2030”).

As Novas Notas 2028 estão garantidas em uma base de primeiro grau após os pagamentos das Notas Superprioritárias, mas antes dos pagamentos das Novas Notas 2029 e das Novas Notas 2030, além de outras dívidas e outras obrigações, conforme prioridades estabelecidas em um acordo entre credores.

Além disso, a Companhia celebrou escrituras suplementares para alterar os termos das Notas Existentes de acordo com sua solicitação de consentimentos para eliminar substancialmente todas as cláusulas restritivas, eventos de inadimplência e disposições relacionadas nas Notas Existentes e para liberar a garantia que assegura as Notas Existentes.

A reestruturação e recapitalização com os detentores de títulos de dívida contemplou:

- ✓ Financiamento inicial: US\$150 milhões captados em outubro de 2024 e liquidado em janeiro de 2025;
- ✓ Notas Superprioritárias de 2030: valor principal de US\$525 milhões com juros que podem ser incorporados ao principal ou pagos em dinheiro, conforme escolha da Azul; e
- ✓ Conversão das Novas Notas de 2029 e 2030 (“Novas Notas de Troca”), no valor de US\$784,6 milhões em ações preferenciais (inclusive representadas por ADRs), conforme abaixo:
 - ✓ 35,0% do valor principal das Novas Notas de Troca até 30 de abril de 2025; e
 - ✓ 12,5% do valor principal das Novas Notas de Troca após a conclusão de uma oferta de ações que levante recursos líquidos de pelo menos US\$ 200 milhões.

Os 52,5% restantes do valor principal das Novas Notas de Troca deverão ser trocados até 30 de abril de 2025 por novas notas conversíveis com juros a uma taxa de 4,0% em caixa mais 6,0% PIK.

• **Aprovação do limite de aumento de capital social**

Em 4 de fevereiro de 2025, o Conselho de Administração, aprovou o aumento de capital social da Companhia, dentro do limite do capital social autorizado previsto no Artigo 6º do Estatuto Social, mediante a subscrição privada de novas ações preferenciais, no valor de, no mínimo, R\$1.509.288,00 e, no máximo, R\$6.132.393,00, com a emissão de, no mínimo, 47.033.273, e, no máximo, 191.101.066 ações preferenciais, sendo todas nominativas e sem valor nominal, ao preço de emissão de R\$32,0897878718 reais por ação preferencial, o qual foi fixado sem diluição injustificada para os atuais acionistas da Companhia, a partir de negociações entre arrendadores, fornecedores e a Companhia, partes independentes e não vinculadas, com interesses distintos, levando em consideração, dentre outros aspectos, os critérios previstos nos incisos I e III do art. 170, § 1º da Lei nº 6.404/1976 (“Aumento de Capital”).

Será assegurado o direito de preferência aos acionistas titulares de ações ordinária e preferenciais de emissão da Companhia, nos termos do artigo 171 da Lei nº 6.404/1976, de acordo com as informações constantes do Aviso aos Acionistas.

• **Aprovação do limite de aumento de capital social condicionada a aprovação do Estatuto Social**

Em 20 de fevereiro de 2025, o Conselho de Administração, aprovou, condicionado à aprovação da alteração

2.6 Eventos subsequentes as DFs

do limite do capital autorizado na Assembleia Geral Extraordinária (“AGE”) de 25 de fevereiro de 2025, o aumento de capital da Companhia, dentro do limite do capital autorizado, conforme previsto na nova redação do artigo 6º do Estatuto Social submetido à AGE, mediante a subscrição privada de novas ações ordinárias e ações preferenciais, a serem emitidas na proporção atualmente existente, no valor de, no mínimo, R\$72.000,00 e, no máximo, R\$3.370.259,00, com a emissão de, no mínimo, 1.200.000 e no máximo, 2.000.000 de novas ações ordinárias e 722.280 novas ações preferenciais, sendo todas nominativas e sem valor nominal, ao preço de emissão de R\$0,06 reais para as Novas Ações Ordinárias e R\$4,50 reais para as Novas Ações Preferenciais. A diferença entre o preço de emissão das Novas Ações Ordinárias e Novas Ações Preferenciais decorre exclusivamente da razão de 1:75, correspondente ao benefício econômico atribuído pelo Estatuto Social às ações preferenciais. Portanto, todos os acionistas da Companhia subscreverão ações pelo mesmo preço economicamente equivalente.

2.7 Destinação de resultados

2.7. Destinação de resultados

	2024	2023	2022
a. Regras sobre retenção de lucros	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por propostos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências.	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por propostos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências.	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por propostos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências.
a.i. Valores das retenções de lucros	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2024 foi apurado prejuízo.	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2023 foi apurado prejuízo.	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2022 foi apurado prejuízo.
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.

2.7 Destinação de resultados

b. Regras sobre distribuição de dividendos	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral. Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2024, tendo em vista a apuração de prejuízos.	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral. Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2023, tendo em vista a apuração de prejuízos.	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral. Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2022, tendo em vista a apuração de prejuízos.
c. Periodicidade das distribuições de dividendos	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo 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.

2.7 Destinação de resultados

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

2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs

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

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

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

A Companhia não possui.

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

A Companhia não possui contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais dos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, ou em suas notas explicativas.

iii. contratos de construção não terminada

A Companhia não possui *contratos de construção não terminada* que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais dos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, ou em suas notas explicativas.

iv. contratos de recebimentos futuros de financiamentos

A Companhia não possui contratos de recebimentos futuros de financiamentos que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais dos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, ou em suas notas explicativas.

b. Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras.

A Companhia não possui outros itens que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais dos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, ou em suas notas explicativas.

2.9 Comentários sobre itens não evidenciados

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

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022.

b. Natureza e o propósito da operação

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022.

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022.

2.10 Planos de negócios

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

a. Investimentos, incluindo:

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

A Companhia possuía pedidos firmes para aquisição de 110 aeronaves, sendo 94 diretamente de fabricantes e 16 com arrendadores em 31 de dezembro de 2024; 127 aeronaves, sendo 96 diretamente de fabricantes e 31 com arrendadores em 31 de dezembro de 2023 e; 125 aeronaves, sendo 93 diretamente de fabricantes e 32 com arrendadores em 31 de dezembro de 2022.

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

31 de dezembro	2024	2023	2022
Até um ano	0	916.053	2.025.240
Mais de um ano	10.389.026	10.641.993	7.289.682
Mais de cinco anos	10.064.128	4.889.906	4.650.961
Total	20.453.154	16.447.952	13.965.883

ii. fontes de financiamento dos investimentos

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

Nossas fontes de financiamento para aeronaves e outros projetos são contratadas junto a instituições de fomentos tais como BNDES, SACE, COFACE, FINEP ou contratadas diretamente com bancos locais e estrangeiros. Além disso, também podemos optar por captar recursos para financiar nossos investimentos através de emissões de debêntures e notas promissórias no mercado, contratos de financiamento contratados com bancos ou utilizar o caixa da empresa para esta finalidade. Em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022 tínhamos R\$21.250,5 milhões, R\$14.043,1 milhões e R\$14.525,4 milhões, respectivamente, em dívidas de aeronave.

iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

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

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

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

c. Novos produtos e serviços, indicando:

i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas;

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

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

Não aplicável.

iii. Projetos em desenvolvimento já divulgados; e,

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

2.10 Planos de negócios

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

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

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

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

Os novos modelos de aeronaves e processos operacionais eficazes contribuem para a diminuição no consumo de combustível por passageiro. Entendemos que o nosso plano de transformação de frota, que consiste em substituir aeronaves de antiga geração por aeronaves de nova geração mais eficiente no consumo de combustível, além de ser o principal propulsor de nossos resultados operacionais positivos nos próximos anos, é também a principal fonte de redução de consumo de combustível por passageiro. Paralelamente, nós trabalhamos em outras iniciativas para reduzir nosso consumo de combustível, incluindo a otimização de rotas e melhorias operacionais. Para mais informações sobre as nossas práticas ambientais e de sustentabilidade, vide o Item 1.6 deste Formulário de Referência.

2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

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

Arrendadores e fabricantes de aeronaves

A Azul desenvolveu um plano abrangente e permanente, desenhado para melhorar a geração de caixa da Azul e fortalecer sua estrutura de capital, envolvendo os principais *stakeholders* incluindo arrendadores e fabricantes de equipamentos originais. Durante o segundo semestre de 2024 negociamos a reestruturação de substancialmente todas as nossas obrigações com certos arrendadores e fabricantes de aeronaves, incluindo a eliminação das obrigações de emissão de ações devidas a arrendadores e fabricantes de aeronaves, totalizando aproximadamente US\$ 557 milhões, em troca da emissão de aproximadamente 96 milhões de ações preferenciais em abril de 2025, o cancelamento de certas Notas de 2030 dos arrendadores e fabricantes em troca de outros acordos comerciais e a troca do restante das notas de 2030 dos arrendadores e fabricantes por novas notas sem garantia com vencimento em 2032 e uma opção de incorporar os juros ao principal ("PIK").

Em complemento às negociações com os arrendadores, negociamos as Operações de Reestruturação, que foram concluídas em 28 de janeiro de 2025, com certas transações tendo sido implementadas no primeiro semestre de 2025. As Operações de Reestruturação incluem, além das negociações com os arrendadores e fabricantes de equipamentos originais já mencionados, Emissão da notas Superprioritárias de 2030 no valor principal de US\$525 milhões; transações de reestruturação e recapitalização celebradas com os detentores de títulos de dívida existentes e debêntures conversíveis, que foram implementadas por meio da conversão das novas notas de 2029 e 2030 no valor de US\$784,6 milhões em ações preferenciais (inclusive representadas por ADRs), (i) 35,0% do valor principal das Novas Notas de Troca até 30 de abril de 2025; (ii) 12,5% do valor principal das Novas Notas de Troca após a conclusão de uma oferta de ações que levante recursos líquidos de pelo menos US\$ 200 milhões; e (iii) 52,5% restantes do valor principal das Novas Notas de Troca deverão ser trocados até 30 de abril de 2025 por novas notas conversíveis com juros a uma taxa de 4,0% em caixa mais 6,0% PIK.

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

Bancos e outros

A Companhia está focada em fortalecer sua liquidez. Para isso, negociou com bancos e fornecedores condições mais favoráveis de prazos de pagamentos. Além disso, a Companhia está confiante que será capaz de rolar os pagamentos próximo ao vencimento, não realizou amortizações relevantes de dívida em 2024 e continua negociando, com foco na manutenção do caixa em 2025.

Progresso do processo de Chapter 11

Em outubro de 2025, o Plano de Negócios destaca que a Companhia espera emergir como uma companhia aérea significativamente mais saudável, com menos dívidas gerais, menores passivos de arrendamento, menores pagamentos de arrendamento de aeronaves e alavancagem consideravelmente menor.

A Companhia estima uma alavancagem líquida de 2,5x na saída do processo. A Companhia também informou que algumas negociações ainda estão em andamento com determinados fabricantes de aeronaves e motores (OEMs) e arrendadores de frota. Embora ainda não concluídas, a Companhia está confiante no sucesso dessas negociações nas próximas semanas.

Azul celebra acordo com comitê de credores quirografários e atualiza o mercado sobre o andamento do processo de Chapter 11

Em novembro de 2025, a Companhia comunicou que celebrou um acordo com o Comitê de Credores Quirografários da Companhia ("*Official Committe of Unsecured Creditors*"), nomeado pelo Gabinete do Trustee dos Estados Unidos da América ("*Office of the United States Trustee*"), no âmbito do processo de Chapter 11 ("*Comitê*"). O acordo assegura o apoio do Comitê ao Plano e, entre outros termos, contempla que os credores classificados no Plano como Credores Quirografários recebam, a seu critério:

- (a) sua participação proporcional de até US\$20 milhões ou
- (b) participação em um fundo fiduciário estabelecido sob o Plano em benefício dos credores quirografários ("*Fundo GUC*"), para o qual a Companhia se comprometeu a contribuir com:
 - i. bônus de subscrição representando até 5,5% do capital social da Azul ao atingir US\$3,8 bilhões após a conclusão da reestruturação;

2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

ii. direitos para que o Fundo GUC receba três pagamentos anuais de até US\$6,5 milhões cada, condicionados ao atingimento de determinadas metas de desempenho financeiro pela Companhia no final de 2027, 2028 e 2029; e

iii. entre US\$2,5 milhões e US\$5 milhões para o pagamento de certas despesas administrativas e do agente fiduciário, em cada caso, conforme detalhado nos termos do Plano. A quantidade de bônus de subscrição contribuídos pela Companhia para o Fundo GUC será reduzida na medida em que os Credores Quirografários optarem por receber um pagamento em dinheiro em vez de participações no Fundo GUC. O acordo também prevê o estabelecimento de uma classe de credores simplificada no âmbito do Plano.

A Companhia considera que a celebração deste acordo representa um avanço significativo rumo à conclusão bem-sucedida do processo de reestruturação. Trata-se de um passo importante para viabilizar uma solução consensual e ordenada, que preserve suas operações, fortaleça sua estrutura de capital e gere valor sustentável para todas as partes interessadas.

Além disso, a Companhia informou que protocolou perante o *United States Bankruptcy Court of the Southern District of New York* ("Tribunal") uma versão revisada do Plano no âmbito do Chapter 11.

A Companhia também protocolou junto ao Tribunal uma versão revisada da declaração de divulgação ("Disclosure Statement") que resume o Plano, incluindo informações sobre o tratamento dos diversos grupos de credores da Azul no âmbito do Plano, bem como outras informações relacionadas à Azul e ao Plano.

O principal objetivo do *Disclosure Statement* é permitir que os credores da Azul habilitados a votar no Plano tomem uma decisão informada sobre aceitá-lo ou rejeitá-lo. Nesse sentido, a Companhia esclarece que os números e informações constantes do Disclosure Statement não devem ser considerados, interpretados ou utilizados como projeções, guidance, metas ou promessas de desempenho da Companhia, tampouco constituem recomendações de investimento ou material para tomada de decisão de investimento. O *Disclosure Statement* foi elaborado exclusivamente para fins do Chapter 11 e seu conteúdo deriva tão somente das regras aplicáveis a tal procedimento, não devendo ser divulgado, atualizado ou utilizado para quaisquer outros propósitos, inclusive aqueles previstos na regulamentação da CVM.

Conclusão da captação – DIP

Em outubro e novembro de 2025, a Companhia captou o montante de R\$1.189.624 (equivalente a US\$ 221.000), referente ao saldo remanescente do financiamento DIP.

Azul atualiza o mercado sobre o andamento do processo de Chapter 11

Em novembro de 2025, a Companhia informou que, no contexto de seu processo de Chapter 11, foi realizada a audiência perante o Tribunal, na qual o *Disclosure Statement* foi aprovado, permitindo que a Companhia inicie a solicitação de votos para seu Plano. Além disso, o Tribunal também aprovou o *Backstop Commitment Agreement* da Azul, por meio do qual determinadas partes se comprometeram a fornecer US\$650 milhões para apoiar a capitalização planejada pela Companhia.

3.1 Projeções divulgadas e premissas

3.1 Projeções divulgadas e premissas

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

a. objeto da projeção

- Economias Recorrentes Decorrentes da Reestruturação:

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

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

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

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

- Perspectiva de Capacidade para 2026:

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

b. período projetado e o prazo de validade da projeção

- Para Despesas com Juros e de Arrendamento: projeções válidas a partir de 2026, refletindo as reduções decorrentes da reestruturação concluída.
- Para Capacidade: projeção estimada para o segundo trimestre de 2026 (2T26), com expectativa de redução de 1% na capacidade doméstica em relação ao ano anterior.

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

As projeções consideram as seguintes premissas:

- (i) implementação efetiva das reduções de despesas financeiras e de arrendamento decorrentes das renegociações concluídas durante o processo de *Chapter 11*;
- (ii) adoção de uma abordagem disciplinada de capacidade, alinhada ao plano de negócios;
- (iii) manutenção do foco em eficiência operacional, proteção de margens e alocação estratégica de recursos;
- (iv) continuidade da estratégia de fortalecimento da estrutura de capital e sustentabilidade financeira de longo prazo;

3.1 Projeções divulgadas e premissas

- (v) execução das iniciativas internas que suportam a geração de economias recorrentes.
- (vi) manutenção das tendências atuais observadas no ambiente de demanda associadas à manutenção de uma estrutura de custos mais eficiente e a um cenário de capacidade disciplinada no setor;
- (vii) estabilidade relativa do cenário econômico, incluindo fatores como demanda por transporte aéreo, câmbio, custos regulatórios e demais condições macroeconômicas que possam afetar o desempenho operacional;
- (viii) ausência de alterações adversas relevantes em regulamentações aplicáveis ao setor aéreo;
- (ix) inexistência de eventos imprevistos que gerem impactos materiais sobre o setor ou sobre a operação da Companhia.

d. valores dos indicadores que são objeto da previsão

- Redução superior a 50% nas despesas anuais com juros e redução de aproximadamente um terço nas despesas recorrentes de arrendamento de aeronaves. Somadas, essas iniciativas representam uma economia anual recorrente estimada em aproximadamente R\$ 2,2 bilhões.
- Redução projetada de 1% na capacidade doméstica no 2T26.

3.2 Acompanhamento das projeções

3.2 - Acompanhamento das projeções

a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

Não aplicável.

b. quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções

Não aplicável.

c. quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

Não aplicável.

4.1 Descrição dos fatores de risco

4.1 - Descrição - Fatores de risco

Os riscos descritos abaixo são aqueles que consideramos relevantes para nossos negócios e para um investimento em nossos valores mobiliários. Em geral, o investimento em valores mobiliários de emissores de países de mercados emergentes, como o Brasil, envolve riscos diferentes dos riscos associados ao investimento em valores mobiliários de empresas dos Estados Unidos e de empresas localizadas em outros países com mercados de capitais mais desenvolvidos. Devem ser cuidadosamente considerados os riscos descritos abaixo. Acreditamos que podemos ser afetados de forma significativa e adversa por qualquer um desses riscos. Outros riscos que atualmente consideramos imateriais ou que atualmente não são conhecidos por nós também podem nos afetar negativamente.

Na medida em que as informações se referem a, ou são obtidas de fontes relacionadas ao governo brasileiro ou a dados macroeconômicos brasileiros, dados do setor ou de terceiros, as informações a seguir foram extraídas de publicações oficiais do governo brasileiro ou de outras fontes confiáveis de terceiros e não foram verificadas de forma independente por nós.

Para os fins desta seção “4.1. Fatores de Risco”, exceto se expressamente indicado de maneira diversa ou se o contexto assim o exigir, a menção ao fato de que um risco, incerteza ou problema poderá causar ou ter ou causará ou terá “efeito adverso” ou “efeito negativo” para a Companhia, ou expressões similares, significa que tal risco, incerteza ou problema poderá ou poderia causar efeito adverso relevante nos negócios, situação financeira, reputação, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros da Companhia e das suas controladas, direta ou indiretamente, coligadas e controlada em comum, bem como no preço, liquidez e volume de negociação dos valores mobiliários de emissão da Companhia. Expressões similares incluídas nesta seção “4.1. Fatores de Risco” devem ser compreendidas nesse contexto.

Não obstante a subdivisão desta seção “4.1. Fatores de Risco”, determinados fatores de risco que estejam em um subitem podem também se aplicar a outros subitens. Por fim, os riscos encontram-se apresentados em ordem decrescente de relevância dentro de cada um dos subitens abaixo.

a) Emissor:

Estamos sujeitos aos riscos e incertezas associados ao nosso processo de Chapter 11.

Estamos sujeitos aos riscos e incertezas associados ao nosso processo de Chapter 11. Como consequência, nossas operações e nossa capacidade de desenvolver e executar nosso plano de negócios, assim como nossa continuidade como uma entidade em funcionamento, estarão sujeitas a riscos e incertezas significativas. Esses riscos incluem, mas não se limitam à nossa capacidade de: (i) cumprir os termos e condições do nosso financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) ou dos demais financiamentos previstos ou decorrentes do procedimento de Chapter 11; (ii) obter financiamento suficiente, seja por meio de financiamento adicional na modalidade DIP (*Debtor-in-Possession*), financiamento para saída (*exit financing*) ou oferta de subscrição de ações; (iii) obter a homologação do plano de Chapter 11 pelo Tribunal de Falências dos Estados Unidos; (iv) concluir o plano de reorganização em relação aos nossos casos de Chapter 11; (v) sair do procedimento de Chapter 11 e executar nosso plano de negócios após a saída; (vi) manter nossos relacionamentos com credores, fornecedores, prestadores de serviços, clientes, diretores, executivos e funcionários; e (vii) manter contratos críticos para nossas operações em termos e condições razoavelmente aceitáveis.

Também estaremos sujeitos a riscos relacionados, entre outros: (a) aos altos custos do procedimento de Chapter 11 e taxas relacionadas; (b) à capacidade de terceiros de buscar e obter aprovação judicial para rescindir contratos e outros acordos conosco; e (c) às ações e decisões de nossos credores e outros terceiros que têm interesses em nossos casos de Chapter 11 e que podem ser inconsistentes com nossos planos.

É impossível prever com certeza o tempo que poderemos permanecer no processo de Chapter 11, tampouco assegurar às partes interessadas que um plano de reorganização será homologado. Nossos procedimentos de Chapter 11 podem envolver custos adicionais, e nossa administração terá que dedicar uma quantidade significativa de tempo e esforço ao acompanhamento do processo.

Não podemos prever se o plano de reorganização será homologado. Caso o plano não seja aprovado e seja necessário renegociar um novo plano de reorganização, os procedimentos de Chapter 11 poderão se estender por um período mais longo, o que poderá impactar negativamente a nossa capacidade de reorganizar os nossos negócios e sair do Chapter 11.

Além disso, o Chapter 11 pode impactar a confiança de nossos clientes, fornecedores e funcionários, além de influenciar a percepção dos investidores sobre a nossa viabilidade a longo prazo. A continuidade de nossas operações normais pode ser comprometida, impactando nossa capacidade de

4.1 Descrição dos fatores de risco

manter contratos essenciais e de atrair e reter pessoal chave, o que pode resultar em uma redução significativa de nossa posição competitiva no mercado.

Mesmo que um plano de reorganização sob o *Chapter 11* seja implementado com sucesso, continuaremos sujeitos a diversos riscos. Assim, não podemos garantir que tal plano de reorganização atingirá os objetivos propostos nem que permitirá a implementação eficaz da nossa estratégia.

Temos níveis significativos de endividamento e outras obrigações financeiras e liquidez insuficiente pode afetar adversamente nossa condição financeira e nossos negócios.

Temos um volume significativo de endividamento e outras obrigações financeiras, incluindo contratos de arrendamento de aeronaves, financiamentos de dívidas e outras obrigações materiais em dinheiro. Em 31 de dezembro de 2024 nosso endividamento total era de R\$ 33.677,1 milhões. Além disso, temos compromissos substanciais de despesas de capital, incluindo obrigações relacionadas a financiamentos futuros de aeronaves. Durante 2024, passamos por mais pressões de liquidez e financiamento como resultado dos impactos contínuos da pandemia de COVID-19, atrasos sofridos pela entrega de aeronaves, outras interrupções na cadeia de suprimentos e os efeitos das graves inundações no estado do Rio Grande do Sul em abril e maio de 2024. Nossa liquidez foi, e pode continuar a ser impactada negativamente pelos riscos descritos neste Formulário de Referência. Para mais informações consulte o risco *"Somos particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas, de forma que determinadas condições econômicas negativas contínuas podem nos afetar negativamente, bem como afetar a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis"*.

Se nossa liquidez for significativamente reduzida e não formos capazes de levantar fundos como e quando necessário, podemos não ser capazes de cumprir nossas obrigações de arrendamento e dívida ou cumprir as cláusulas operacionais e financeiras de nosso financiamento e outros contratos. Para mais informações consulte o risco *"Podemos não ser capazes de cumprir as cláusulas e restrições contidas em nossos contratos de financiamento, o que pode resultar em declaração de evento de inadimplência e vencimento antecipado da dívida, causando um efeito adverso em nós."* Além disso, as cláusulas e restrições contidas em nossos títulos de dívida, empréstimos, arrendamentos de aeronaves e contratos de financiamento de dívida de aeronaves podem limitar nosso acesso a novas linhas de crédito para apoiar nossos planos de investimento ou manter reservas de caixa suficientes. Isso pode afetar adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Nosso nível substancial de endividamento, classificação de crédito sem grau de investimento, bem como as condições de mercado e a disponibilidade de ativos desonerados para servir como garantia para empréstimos ou outras dívidas, podem prejudicar nossa capacidade de levantar capital adicional em termos aceitáveis, caso seja necessário para atender aos requisitos de liquidez. Nossa capacidade de levantar capital adicional para atender às nossas necessidades de liquidez em termos aceitáveis, ou de qualquer forma, pode ser ainda mais desafiada pelos efeitos da volatilidade da taxa de câmbio, alta inflação, problemas na cadeia de suprimentos, desastres naturais, eventos e tensões geopolíticas e outros fatores que influenciam a economia global em geral e sobre nós e o setor de transporte aéreo especificamente, podem dificultar a obtenção de capital adicional, se necessário, para atender às nossas necessidades de liquidez em termos aceitáveis, ou de qualquer forma.

Não podemos garantir que nossas iniciativas de preservação de caixa e redução de custos serão suficientes para manter liquidez suficiente. Se formos obrigados a buscar liquidez adicional de curto prazo ou financiamento de longo prazo, não há garantia de que tal financiamento estará disponível ou, se disponível, que seus termos serão aceitáveis.

Além disso, as flutuações nas taxas de juros e nas condições de mercado, particularmente relacionadas à dívida de taxa flutuante, podem pressionar ainda mais nossa posição financeira.

As deficiências na infraestrutura de nosso principal Hub em Campinas podem nos afetar negativamente.

Oferecemos produtos e serviços que dependem do desempenho e da confiabilidade da infraestrutura no Brasil e no exterior. Historicamente, o investimento público na construção e no desenvolvimento de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias tem sido relativamente baixo, o que afeta a demanda por turismo doméstico e, também, pode afetar nossa capacidade de realizar nossas operações, limitando nossos planos de expansão, causando atrasos e aumentando os custos operacionais. Por exemplo, em 2007, o Brasil passou por uma crise significativa em seu sistema de controle de tráfego aéreo, o que afetou negativamente as viagens aéreas e o setor de turismo como um todo. A insuficiência de investimentos públicos e/ou privados na expansão da infraestrutura brasileira, principalmente em aeroportos, portos e outros centros de viagens, pode levar a uma redução nas vendas ou a taxas de crescimento menores do que as esperadas, o que pode afetar negativamente a Companhia e as perspectivas de crescimento.

4.1 Descrição dos fatores de risco

A falta ou insuficiência de investimentos na manutenção de nosso principal Hub em Campinas poderia afetar a atividade geral e a operação do aeroporto, o que nos afetaria negativamente. Em 2018, a Aeroportos Brasil, que detém a concessão para a operação do aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de proteção contra falência devido à sua falha no cumprimento de suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal. Em 14 de fevereiro de 2020, os credores aprovaram o plano de reestruturação da dívida da Aeroportos Brasil, que envolve devolver a concessão do aeroporto de Viracopos à ANAC para iniciar um processo de relicitação da concessão para um novo operador. Em 18 de fevereiro de 2020, o juízo da recuperação judicial aprovou o plano de recuperação judicial. Em 19 de março de 2020, a Aeroportos Brasil protocolou na ANAC o pedido de relicitação do aeroporto de Viracopos, em conformidade com o plano de recuperação judicial. Em 17 de julho de 2020, o governo brasileiro promulgou o Decreto nº 10.427/2020, autorizando o processo de relicitação do aeroporto de Viracopos. Em 14 de junho de 2022, a Resolução CPPI 232 prorrogou o prazo para conclusão do processo de licenciamento do aeroporto de Viracopos para 16 de julho de 2024 e para o leilão. Em 12 de julho de 2022, a Resolução CPPI 243 revogou o segundo artigo da Resolução CPPI anterior, mas o prazo para conclusão do processo de licenciamento do aeroporto de Viracopos não foi alterado.

Em abril de 2021, o Grupo de Consultores em Aeroportos (GCA), um consórcio de várias empresas privadas e um potencial licitante no leilão, submeteu um estudo de viabilidade ao governo brasileiro para um novo processo de licitação para a concessão do aeroporto de Viracopos. A consulta pública sobre o estudo de viabilidade foi realizada em outubro de 2021. Após a aprovação do estudo de viabilidade pela ANAC, em 8 de março de 2022, ele foi enviado ao Tribunal de Contas da União. No início de 2022, o processo foi suspenso devido a discussões entre a concessionária e a ANAC sobre os ativos não depreciados a serem indenizados. Todavia, em 12 de dezembro de 2022 o ministro do Tribunal de Contas da União autorizou a retomada do processo. Apesar disso, em agosto de 2023, a Aeroportos Brasil solicitou formalmente ao governo federal que o processo de relicitação fosse encerrado, permitindo que ela permaneça no controle da concessão do terminal.

Em dezembro de 2023, o Ministério de Portos e Aeroportos solicitou ao TCU uma solução consensual, com o consequente cancelamento da relicitação e a continuidade da concessão conforme sinalizado pela operadora de Viracopos (Aeroportos Brasil). O pedido foi aceito pela presidência do TCU em março de 2024. No entanto, em outubro de 2024 o procedimento de solução consensual foi arquivado pelo tribunal, dada a impossibilidade de encontrar uma solução consensual para retomar a concessão original. Não houve acordo entre o governo e o operador aeroportuário sobre a compensação e os valores devidos pelas duas partes. Em seguida, foram retomadas as negociações para a relicitação do aeroporto de Viracopos, sendo o dia 2 de junho de 2025 o prazo final para a conclusão do processo de relicitação, sendo o contrato prorrogado apenas nas hipóteses previstas em lei, como a falta de interessados no processo de relicitação.

Na medida em que o contrato não seja prorrogado ou a relicitação não seja bem-sucedida, a falta de manutenção de nosso principal Hub em Campinas poderia afetar sua atividade geral e a operação do aeroporto, gerando deficiências na prestação dos nossos serviços. Estas deficiências e seus desdobramentos podem afetar adversamente nossos negócios.

O não cumprimento da LGPD ou de outras leis de privacidade promulgadas no Brasil e/ou em outras jurisdições pode afetar negativamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados.

Estamos sujeitos à legislação de proteção de dados pessoais, como o Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014) e a Lei 13.709/2018 ("Lei Geral de Proteção de Dados" ou "LGPD"). A LGPD estabeleceu um conjunto abrangente de princípios e obrigações que regem a proteção de dados e as relações contratuais em múltiplos setores da economia, sendo complementado pelos regulamentos relacionados, incluindo aqueles publicados pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados ("ANPD").

A LGPD entrou em vigor em 18 de setembro de 2020, após a edição da Medida Provisória 959/2020 pelo ex-presidente Jair Bolsonaro, nos termos do artigo 62, §12, da Constituição Federal. As sanções administrativas previstas na LGPD entraram em vigor em agosto de 2021. A LGPD estabelece um novo marco legal para o tratamento de dados pessoais, cobrindo direitos de titularidade dos dados pessoais, as bases legais para o tratamento de dados pessoais, requisitos de consentimento, obrigações para o tratamento de incidentes e vazamentos de segurança, regulamentações para transferências de dados nacionais e internacionais, e a autorização para criação da ANPD.

Desde a entrada em vigor das sanções da LGPD, o descumprimento por nós ou por qualquer uma de nossas subsidiárias pode resultar em ações judiciais movidas por parte dos titulares de dados pessoais, conforme previsto na LGPD, ou em ações judiciais ou extrajudiciais por parte de órgãos de defesa do consumidor. Além disso, nós e nossas subsidiárias podemos enfrentar sanções, de forma isolada ou cumulativa, ou podemos, isolada ou cumulativamente, estar sujeitos a (i) advertências com prazos para

4.1 Descrição dos fatores de risco

adoção de medidas corretivas, (ii) obrigações de divulgar incidentes, (iii) suspensão parcial das operações do banco de dados por até seis meses, renovável por igual período, até que esteja de acordo com a norma (em caso de reincidência); (iv) suspensão parcial das atividades de processamento de dados por até seis meses, renovável por igual período, até que esteja de acordo com a norma (em caso de reincidência); (v) bloqueio temporário ou exclusão de dados pessoais; (vi) proibição parcial ou total de atividades de processamento de dados; e (vii) multa de até 2% de nossas receitas no Brasil no ano fiscal anterior, excluindo impostos, limitado a R\$ 50.000.000,00 por infração. Também podemos ser responsabilizados por danos materiais, morais, individuais ou coletivos resultantes do nosso descumprimento das obrigações estabelecidas pela LGPD.

Falhas na proteção dos dados pessoais processados por nós, ou o não cumprimento da legislação aplicável, podem resultar em multas significativas, na divulgação do incidente ao mercado, na obrigação de deletar os dados pessoais do banco de dados relevante, na suspensão do acesso aos nossos bancos de dados e na proibição de nossas atividades relacionadas ao processamento de dados comprometidos. Estes resultados podem afetar adversamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados. Dessa forma, a falha na proteção dos dados pessoais ou na implementação de medidas apropriadas de proteção de dados conforme a legislação aplicável pode nos sujeitar a custos adicionais. Estes custos podem incluir multas, indenizações, medidas de ajuste, perda de negócios, e sanções civis, o que pode afetar adversamente nossa reputação e nossos resultados.

Dependemos significativamente de sistemas automatizados e qualquer ataque cibernético, falha, invasão ou alteração nesses sistemas pode nos afetar negativamente.

Nossas operações comerciais dependem de sistemas automatizados, incluindo nosso sistema de vendas, sistema automatizado de reserva de assentos, sistema de gerenciamento de frota e rede, sistema de telecomunicações e site. Falhas significativas ou repetidas de nossos sistemas automatizados podem impedir que nossos passageiros e agências de viagens acessem nossos produtos e serviços, potencialmente fazendo com que comprem passagens de outras companhias aéreas, afetando adversamente nossas receitas líquidas. Nosso site e sistema de venda de passagens devem lidar com um alto volume de tráfego e fornecer informações importantes sobre voos. O aumento dos acordos de trabalho em casa desde o início da pandemia de COVID-19 aumentou os riscos de segurança cibernética. Falhas substanciais ou repetidas no site, vendas de passagens, agendamento ou sistemas de telecomunicações (incluindo configurações incorretas, bugs e outras vulnerabilidades em software e hardware que suportam nossas operações) podem reduzir a atratividade de nossos serviços e fazer com que nossos clientes comprem passagens de outras companhias aéreas. Qualquer interrupção nesses sistemas ou em sua infraestrutura subjacente pode resultar em perda de dados, aumento de custos e danos gerais aos nossos negócios.

Essas interrupções podem incluir, mas não estão limitadas a falhas de telecomunicações, incidentes de invasão de computador, vírus de computador, má conduta de funcionários, malware ou outro software perturbador ou atividades maliciosas. Em particular, os ataques cibernéticos às empresas aumentaram em frequência, escopo e danos potenciais nos últimos anos.

Adicionalmente, a utilização de tecnologias novas ou em evolução, como a Inteligência Artificial (IA), apresenta questões jurídicas, sociais e éticas emergentes, bem como riscos e desafios. O uso de soluções de IA (incluindo IA generativa) por colaboradores ou terceiros pode resultar em consequências não intencionais, como a divulgação não autorizada de informações confidenciais, violação de propriedade intelectual ou a geração de conteúdo impreciso. Estamos expostos também ao risco de agentes mal-intencionados utilizarem IA para realizar atividades ilegais que envolvem o roubo e uso indevido de informações pessoais, informações confidenciais e propriedade intelectual, bem como para criar e disseminar notícias falsas e *deepfakes* (vídeos ou áudios falsificados de forma realista) ou ataques de engenharia social sofisticados contra nossa marca, clientes ou executivos, o que pode resultar em danos reputacionais significativos, perdas financeiras e responsabilidade legal, dada a incerteza dos marcos regulatórios aplicáveis a essas tecnologias.

Nós e nossos parceiros de negócios fomos alvo de ataques de segurança cibernética e violações de dados no passado, e estamos sujeitos ao risco de continuar a ser no futuro. Não podemos garantir que nossas respostas serão suficientes para prevenir ou mitigar os possíveis impactos adversos de tais incidentes, que podem ser materiais. Além disso, não podemos garantir que nosso programa e processos de gerenciamento de riscos de segurança cibernética, incluindo nossas políticas, controles ou procedimentos, sejam totalmente implementados, cumpridos ou eficazes na proteção de nossos sistemas e informações. Os indivíduos – sejam funcionários ou contratados – podem encontrar maneiras de contornar as medidas de segurança que temos em vigor. Além disso, podemos não ser capazes de antecipar novas técnicas usadas em ataques cibernéticos e intrusões, ou implementar medidas preventivas adequadas.

Os custos associados a um grande ataque cibernético podem incluir incentivos caros para reter os clientes existentes, aumento dos gastos com medidas de segurança cibernética, perda de receita devido a

4.1 Descrição dos fatores de risco

interrupções nos negócios, despesas com litígios e danos à nossa reputação. Além disso, à medida que os incidentes de segurança cibernética se tornam mais frequentes, graves e sofisticados, os custos de implementação de medidas defensivas proativas podem aumentar. Se não conseguirmos impedir o roubo de informações valiosas ou proteger a privacidade dos dados confidenciais de clientes e funcionários contra violações de segurança de rede ou TI, isso poderá afetar nossa marca e prejudicar nossa reputação, o que pode afetar negativamente a confiança de clientes e investidores. Também podemos implementar certas mudanças em nossos sistemas que podem levar a avarias, redução de vendas, má gestão de nossa frota e interrupções de rede ou telecomunicações, o que nos afetaria negativamente.

Também estamos sujeitos à evolução das obrigações regulatórias globais de privacidade e segurança, incluindo obrigações de relatórios para incidentes significativos de segurança cibernética e aumento do foco do cliente em questões de privacidade e segurança de dados. Consulte "*O não cumprimento da LGPD ou de outras leis de privacidade promulgadas no Brasil e/ou em outras jurisdições pode afetar negativamente nossa reputação, negócios, condição financeira ou resultados*". Um número significativo de incidentes recentes em matéria de privacidade e segurança de dados, incluindo os que envolveram outras grandes companhias aéreas, conduziu a consequências financeiras adversas substanciais para essas empresas. Se nossos sistemas de tecnologia forem comprometidos, resultando em perda, divulgação, apropriação indevida ou acesso às informações de clientes, funcionários ou parceiros de negócios, pode resultar em ações judiciais ou processos, responsabilidade, multas, danos, sanções ou outras penalidades regulatórias de acordo com as leis que protegem a privacidade das informações pessoais ou interrupção de nossas operações. Um número significativo de incidentes recentes em matéria de privacidade e segurança de dados, incluindo os que envolveram outras grandes companhias aéreas, resultou em consequências financeiras adversas muito substanciais para essas companhias.

Nos últimos anos, houve um aumento global de ameaças à segurança, incluindo, mas não se limitando a, phishing, malware, campanhas de ransomware e exploração de vulnerabilidades na colaboração por vídeo, entre outras questões. Espera-se que essas ameaças à segurança aumentem ainda mais em frequência e magnitude, à medida que os agentes de ameaças se tornam cada vez mais sofisticados no aproveitamento de técnicas e ferramentas que contornam os controles de segurança, evitam a detecção e até apagam evidências forenses. Além disso, o aumento do trabalho remoto, impulsionado pela pandemia de COVID-19 e a mudança contínua para acordos de trabalho híbridos ou remotos, pode amplificar os riscos de segurança cibernética devido a vulnerabilidades associadas a esses ambientes de trabalho.

Mudança em nossa classificação de risco emitida por agência de classificação de risco pode afetar adversamente nossa capacidade de conseguir financiamento, custo de endividamento e o preço dos nossos valores mobiliários.

As agências de classificação de crédito classificam nossos títulos com base em fatores que incluem resultados operacionais, ações tomadas por nós e nossas subsidiárias, sua visão das perspectivas gerais do setor aéreo e sua visão das condições econômicas mais amplas. As agências de classificação podem tomar medidas, incluindo (i) manter, atualizar ou rebaixar nossa classificação, ou (ii) nos colocar em uma lista de observação para possível rebaixamento futuro.

Nossa classificação de crédito foi: (i) rebaixada pela S&P para B (em março de 2020), para CCC+ (em março de 2021, reafirmada em fevereiro de 2023 com perspectiva negativa), elevada para B- (em julho de 2023 com perspectiva estável), rebaixada para CCC+ (em setembro de 2024 com perspectiva negativa), rebaixada para CC (em outubro de 2024 com perspectiva negativa), elevada para CCC+ (em janeiro de 2025 com perspectiva positiva), rebaixado para CCC- (em maio de 2025), e rebaixado para D (em maio de 2025); (ii) rebaixado pela Fitch para B (em março de 2020), para CCC+ (em março de 2021), para CCC- (em fevereiro de 2023), elevado para B- (em julho de 2023 com perspectiva estável, reafirmado em julho de 2024 com perspectiva negativa), rebaixado para CCC (em setembro de 2024), rebaixado para CC (em outubro de 2024), rebaixado para C (em dezembro de 2024), rebaixado para RD (em fevereiro de 2025), elevado para CCC (em fevereiro de 2025 com perspectiva positiva), rebaixado para CCC- (em maio de 2025), e rebaixado para D (em maio de 2025); (iii) rebaixado pela Moody's para B1 (em março de 2020), CCC+ (em março de 2021) e Caa2 (em fevereiro de 2023), atualizado para Caa1 (em julho de 2023 com perspectiva positiva) e rebaixado para Caa2 (em setembro de 2024 com perspectiva negativa), e rebaixado para Ca (em junho de 2025). Os rebaixamentos de nossos ratings foram baseados em vários fatores, incluindo riscos de liquidez e nosso balanço patrimonial atualmente altamente alavancado. Quaisquer rebaixamentos adicionais em nossas classificações de crédito ou percepções de mercado que atribuam maior risco às nossas classificações, ao setor aéreo ou a nós podem afetar adversamente nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais.

Nossa capacidade de acessar os mercados de capitais é parcialmente influenciada por nossos ratings de crédito. Qualquer rebaixamento na classificação de crédito de nossos títulos ou a colocação da Azul em uma lista de observação para possíveis rebaixamentos futuros poderia, entre outras coisas: (i) limitar nosso acesso aos mercados de capitais ou prejudicar nossa capacidade de garantir novos financiamentos em

4.1 Descrição dos fatores de risco

condições favoráveis, ou de forma alguma; (ii) levar a cláusulas mais restritivas nos acordos que regem os termos de qualquer endividamento futuro que possamos incorrer; (iii) aumentar nossos custos de financiamento; e (iv) afetar adversamente o preço de negociação e a liquidez de nossos títulos em circulação.

Não há garantia de que tais classificações ou perspectivas permanecerão inalteradas durante um período. As agências de classificação podem rebaixar, suspender ou retirar totalmente se determinarem que as circunstâncias justificam tais ações. Qualquer uma dessas mudanças pode ter um efeito adverso material sobre nós.

Nossas despesas com seguros podem aumentar significativamente em decorrência de eventos como ataque terrorista, guerra, acidente aéreo, apreensões ou evento semelhante, o que nos afetará negativamente.

As companhias de seguros podem aumentar substancialmente os prêmios de seguro para as companhias aéreas e reduzir o escopo da cobertura de seguro disponível para as companhias aéreas para responsabilidade civil resultante de atos de terrorismo, guerra, acidentes com aeronaves, apreensões ou eventos semelhantes. Isso ocorreu, por exemplo, após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos.

Após esses ataques, os prêmios de seguro para riscos relacionados ao terrorismo aumentaram acentuadamente, levando o governo brasileiro a promulgar a Lei nº 10.744, de 9 de outubro de 2003. Essa legislação autorizou o governo brasileiro a assumir a responsabilidade civil por danos a terceiros, incluindo danos a bens ou pessoas físicas (passageiros ou não), causados por atos terroristas ou atos de guerra envolvendo aeronaves brasileiras operadas nacional ou internacional. No entanto, o governo brasileiro reserva-se o direito, a seu exclusivo critério, de suspender ou encerrar essa assunção de responsabilidade. Se isso ocorrer, as companhias aéreas brasileiras precisariam assumir a responsabilidade mais uma vez e garantir a cobertura do seguro independentemente do mercado.

Em caso de novos ataques terroristas, guerras, acidentes aéreos, apreensões ou retirada do governo brasileiro de sua assunção de responsabilidade, ou outros eventos que afetem a aviação civil no Brasil ou no exterior, as seguradoras aéreas podem reduzir ainda mais a cobertura ou aumentar os prêmios. Qualquer redução significativa na cobertura do seguro elevaria substancialmente nossa exposição à responsabilidade. Da mesma forma, aumentos significativos nos prêmios de seguro aumentariam nossas despesas operacionais, nos afetando adversamente.

De acordo com as práticas globais do setor, não fazemos seguro contra certos riscos comerciais, como interrupções de negócios, perda de lucro ou receita e perdas consequentes resultantes de avaria mecânica. Na medida em que os riscos não segurados se materializam, podemos ser afetados adversamente de forma material. Além disso, não há garantia de que nossa cobertura de seguro abordará todos os riscos potenciais associados às nossas operações e atividades. Se as perdas reais excederem a cobertura fornecida pelo nosso seguro, podemos ter que arcar com perdas substanciais, o que teria um impacto adverso sobre nós.

A não implementação de nossa estratégia de crescimento pode nos afetar negativamente.

Nossa estratégia de crescimento e a consolidação de nossa liderança em termos de mercados que atendemos incluem, entre outros objetivos, aumentar o número de mercados que atendemos e aumentar a frequência dos nossos voos. O atingimento desses objetivos depende da obtenção de aprovações regulatórias para a operação de novas rotas e da obtenção de acesso adequado aos aeroportos necessários. Alguns aeroportos que atendemos ou que podemos querer atender no futuro estão sujeitos a restrições de capacidade e impõem direitos de pouso e restrições de slots durante determinados períodos do dia. Exemplos incluem o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e o aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília. Não podemos garantir que seremos capazes de manter nossos direitos de pouso e slots atuais e obter um número suficiente de direitos de pouso e slots, portões e outras instalações nos aeroportos para suportar a nossa expansão planejada. Aeroportos que atualmente não estão sujeitos a restrições de capacidade ou outras restrições operacionais podem vir a implementar tais medidas no futuro. As companhias aéreas devem usar seus slots de forma regular e pontual, para evitar o risco de ter esses slots realocados para outras companhias aéreas. Se os direitos de pouso e os slots ou outros recursos do aeroporto não estiverem disponíveis ou sua disponibilidade for restrita de alguma forma, podemos precisar modificar nossos horários, alterar rotas ou reduzir a utilização da aeronave.

Alguns dos aeroportos para os quais voamos impõem várias restrições, incluindo limites nos níveis de ruído das aeronaves, limites no número médio de partidas diárias e toques de recolher no uso da pista. Não podemos garantir que os aeroportos nos quais não existem tais restrições não implementarão restrições no futuro ou que, quando tais restrições existirem, elas não se tornarão mais onerosas. Essas restrições podem limitar nossa capacidade de continuar a prestar ou aumentar os serviços nesses

4.1 Descrição dos fatores de risco

aeroportos, o que pode nos afetar negativamente.

Não podemos garantir que seremos bem-sucedidos na implementação de nossa estratégia de crescimento e na consolidação de nossa posição de liderança em termos de mercados atendidos. Qualquer fator que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas que sejam vitais para nossa estratégia de crescimento, incluindo nossa capacidade de manter nossos slots atuais e obter direitos de pouso e slots adicionais em determinados aeroportos, pode restringir nossas operações ou nossos planos de expansão, o que pode afetar adversamente a nós, nossos resultados financeiros e nossa estratégia de crescimento.

Nosso plano de negócios atual contempla a adição de aeronaves da Airbus e da Embraer para substituir aeronaves de gerações mais antigas e atender a mercados de alta densidade. Qualquer interrupção ou mudança nos cronogramas de entrega dos fabricantes de nossas novas aeronaves da Embraer e da Airbus pode afetar nossas operações. Tais atrasos podem limitar nossa capacidade de atingir a crescente demanda de passageiros, alcançar nossos planos de crescimento e maximizar nosso uso de aeronaves de nova geração, eficientes no uso de combustível, o que pode afetar adversamente nossos negócios e resultados financeiros.

A execução bem-sucedida de nossa estratégia depende, em parte, da manutenção de uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, o que nos torna especialmente vulneráveis a atrasos que podem nos afetar negativamente.

Manter uma alta taxa diária de utilização de aeronaves é essencial para a execução bem-sucedida de nossa estratégia. A alta utilização de aeronaves nos permite maximizar a quantidade de receita por aeronave e distribuir os custos fixos. Para isso, é necessário reduzir os tempos de resposta nos aeroportos e desenvolver horários que nos permitam voar mais horas por dia, em média. Nossa capacidade de manter as taxas de utilização de aeronaves pode ser afetada adversamente por fatores fora de nosso controle, como tráfego aéreo e congestionamento de aeroportos, interrupções nos serviços de controle de tráfego aéreo, condições climáticas adversas e atrasos de prestadores de serviços terceirizados, incluindo operações de abastecimento e assistência em terra. Esses atrasos podem resultar em uma interrupção em nosso desempenho operacional, resultando em taxas diárias de utilização de aeronaves reduzidas. Isso, por sua vez, pode levar à insatisfação do cliente devido a atrasos ou conexões perdidas, o que pode nos afetar adversamente.

Qualquer expansão de nossas atividades comerciais exigirá que incorramos em despesas adicionais e possíveis, e talvez não consigamos gerar lucro com essas novas atividades, o que pode nos afetar negativamente.

Pretendemos expandir nossas atividades comerciais por meio da introdução de novos produtos e serviços se acreditarmos que essa expansão aumentará nossa lucratividade ou fortalecer nossa posição de mercado. Como parte de nossa estratégia de crescimento, periodicamente adquirimos mais aeronaves, incluindo tipos diferentes de aeronaves que operamos atualmente ou que operamos no passado, e assumimos compromissos para aeronaves adicionais com base em expectativa de aumento tráfego, considerando os prazos significativos para fazer pedidos e receber esses ativos. Não podemos garantir que integraremos com sucesso essas novas aeronaves nas nossas operações e manter nossos níveis de desempenho operacional histórico.

À medida que os mercados internacional e doméstico se desenvolvem e se expandem no Brasil, nosso plano de expansão também pode incluir aquisições adicionais de negócios relacionados a serviços existentes, hangares de aeronaves e outros ativos que sejam complementares ao nosso negócio principal e possam nos ajudar a competir de forma mais eficiente. Não há garantias de que teremos sucesso na execução destes planos, dado que eles dependem de diversos fatores, incluindo a obtenção das aprovações regulatórias necessárias, caso necessário, garantir instalações e direitos adicionais, recrutar pessoal e obter seguro adequado. Atividades como essas podem exigir que incorramos em custos e despesas materiais, incluindo despesas de capital, aumento de pessoal, treinamento, publicidade, manutenção, custos de combustível e custos relacionados à supervisão gerencial de quaisquer atividades novas ou expandidas. Também podemos incorrer em despesas substanciais relacionadas à integração desses ativos e atividades em nossos negócios existentes e que podem exigir despesas auxiliares significativas para a integração e expansão de sistemas, modelagem financeira e desenvolvimento de preços, monitoramento de tráfego e outras ferramentas de gerenciamento projetadas para ajudar a obter lucratividade com essas novas empreitadas.

Os custos associados e alterações no controle pelos administradores podem afetar nossos resultados e nossa condição financeira. Dado o cenário competitivo atual e esperado no setor aéreo em geral e, em particular, no Brasil, e outros fatores e condições de mercado, pode haver um atraso significativo antes que estas atividades novas ou existentes se tornem lucrativas. Em alguns casos, pode ser nunca atingirmos a lucratividade, o que pode nos impactar adversamente.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Somos altamente dependentes de nossos três Hubs no aeroporto de Viracopos, no aeroporto de Confins e no aeroporto de Recife para uma grande parte de nossos negócios e, como tal, uma interrupção significativa em qualquer um de nossos Hubs poderia nos afetar negativamente.

Nossos negócios dependem fortemente de nossas operações em nossos três Hubs nos aeroportos de Viracopos, Confins e Recife. Muitas de nossas rotas operam por meio desses Hubs, que respondem por uma grande parte de nossas chegadas e partidas diárias. Estamos suscetíveis a atrasos causados por fatores fora de nosso controle e que podem afetar um ou mais de nossos Hubs ou outros aeroportos em qualquer uma das regiões atendidas por nós. Por exemplo, em 2018, um incidente envolvendo uma aeronave da LATAM causou o fechamento de uma pista no aeroporto de Confins, um de nossos principais Hubs, por 21 horas, o que impactou negativamente nossas operações e nos obrigou a reacomodar nossos passageiros em novos voos. Devido a essa concentração geográfica de capacidade, talvez não consigamos reagir de forma tão rápida ou eficiente quanto nossos concorrentes a quaisquer atrasos, interrupções ou perturbações no serviço ou no combustível em um ou mais de nossos Hubs, o que poderia ter um impacto adverso relevante sobre nós.

Além disso, a ANAC concedeu concessões para a operação dos aeroportos de Viracopos e de Confins. Não temos controle sobre essas concessões e não podemos prever como as concessões atuais, quaisquer concessões futuras ou a rescisão de quaisquer concessões poderiam afetar esses aeroportos. Por exemplo, a Aeroportos Brasil, que detém uma concessão para a operação do aeroporto de Viracopos da ANAC, entrou com pedido de proteção contra falência em 2018 por não ter cumprido suas obrigações contratuais relacionadas à construção de um novo terminal. Falhas na manutenção de nosso principal Hub em Campinas poderia afetar negativamente a prestação dos nossos serviços. Para mais informações, veja o fator de risco “*As deficiências na infraestrutura de nosso principal Hub em Campinas podem nos afetar negativamente*”.

Poderíamos ser afetados negativamente por despesas ou disrupções associadas à manutenção planejada ou não planejada de nossas aeronaves, bem como por qualquer incapacidade de obter peças de reposição a tempo.

Em 31 de dezembro de 2025, a Azul operava uma frota operacional de passageiros de 179 aeronaves e uma frota contratual de passageiros de 185 aeronaves, com uma idade média das aeronaves de 8,5 anos, excluindo as aeronaves Cessna.

Conforme nossa frota envelhece, ela irá exigir mais manutenção, e nossas despesas de manutenção e reparo para cada uma de nossas aeronaves serão incorridas aproximadamente nos mesmos intervalos. Caso não consigamos renovar nossa frota, nossas despesas de manutenção programada e não programada de aeronaves aumentarão como porcentagem de nossa receita nos próximos anos. Qualquer aumento significativo nas despesas de manutenção e reparo teria um efeito adverso relevante sobre nós.

Nossos negócios seriam significativamente prejudicados por paradas não planejadas ou suspensões de operações associadas à manutenção planejada ou não planejada devido a problemas mecânicos. Por exemplo, se for descoberto um problema de projeto ou um problema mecânico com os E-Jets da Embraer, ATRs ou aeronaves Airbus, isso faria com que nossas aeronaves ficassem paradas enquanto esse defeito ou problema mecânico estivesse sendo corrigido. Não podemos garantir que conseguiremos obter todas as aeronaves e peças para solucionar esse defeito ou problema mecânico, que obteremos essas peças em tempo hábil ou que conseguiremos solucionar esse defeito ou problema mecânico mesmo se obtivermos essas peças. Isso poderia resultar em uma suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves, possivelmente por um período prolongado, enquanto tentamos obter tais peças e resolver tal defeito ou problema mecânico, o que poderia ter um efeito material adverso sobre nós.

Dependemos de companhias aéreas parceiras para acordos de codeshare e de marketing de fidelidade, e a perda de um parceiro importante seja por falência, consolidação ou outro motivo pode nos afetar negativamente.

A Azul detém acordos de *codeshare* com várias companhias internacionais, incluindo a United, a TAP, a JetBlue, a Emirates, entre outras. Esses acordos permitem que determinados segmentos de voo operados por nós sejam ofertados e vendidos como voos da United, da TAP, da JetBlue ou da Emirates, e vice-versa. Além disso, esses acordos estabelecem que os membros do programa Azul Fidelidade podem acumular ou trocar pontos em voos da United ou da TAP, e vice-versa.

Além disso, em maio de 2024, firmamos um acordo de cooperação comercial com a Gol que conecta as redes de voo da Azul e Gol no Brasil por meio de um acordo de *codeshare*. Essa parceria abrange todas as rotas domésticas exclusivas (ou seja, rotas operadas por uma das duas empresas, mas não por ambas). O acordo também abrange programas de fidelidade, permitindo que os membros do Azul Fidelidade e *Smiles* acumulem pontos ou milhas em seu programa preferido ao comprar trechos incluídos no acordo de *codeshare*.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Geramos receita de voos vendidos sob acordos de *codeshare* e acreditamos que acordos de passageiros frequentes são uma parte importante de nosso programa Azul Fidelidade. A perda de um parceiro importante, seja por meio de falência, consolidação ou de outra forma poderia nos afetar negativamente. Também podemos ser afetados negativamente pelas ações de um de nossos parceiros importantes, como a falha no cumprimento de obrigações materiais qualquer má conduta. Esses podem nos expor em possíveis passivos ou na má prestação de serviços, o que poderia prejudicar nossa marca.

Podemos ser afetados adversamente se o Azul Fidelidade perder parceiros comerciais ou se esses parceiros comerciais mudarem suas políticas em relação à concessão de benefícios a seus clientes.

O Azul Fidelidade depende de grupos chave de parceiros comerciais para uma maioria significativa de seu faturamento bruto. Os nossos atuais parceiros comerciais incluem (i) instituições financeiras, como Caixa, Itaú, Livel (joint venture de fidelidade entre Banco do Brasil e Bradesco) e Santander; (ii) varejistas, como Casas Bahia, Magazine Luiza e Fast Shop; e (iii) parceiros de viagem, como Accor, RentCars, Hertz e Booking.com.

Uma diminuição no volume de pontos vendidos a qualquer um dos parceiros significativos da Azul Fidelidade por qualquer motivo, seja devido a uma desaceleração temporária ou permanente nos seus negócios, condição financeira, redução da atividade, ou a sua decisão de adotar novas estratégias de fidelização para os seus respectivos clientes, poderia afetar adversamente o negócio da Azul Fidelidade e, consequentemente, o nosso negócio, resultados operacionais e situação financeira. A maioria dos acordos com os parceiros comerciais da Azul Fidelidade são de curto prazo, e podem ser rescindidos ou renovados em termos diferentes quando expiram ou são renovados antes de expirarem. Além disso, alguns destes acordos podem ser rescindidos antecipadamente devido a incumprimentos por uma das partes. A rescisão ou a não renovação de acordos com parceiros de negócios da Azul Fidelidade pode ter um efeito adverso relevante nos negócios e resultados da Azul Fidelidade. O sucesso do Azul Fidelidade também depende, em parte, de decisões ou ações dos nossos parceiros que estão fora do nosso controle. Muitos dos parceiros comerciais do Azul Fidelidade têm a capacidade de alterar as suas regras relativas à acumulação, transferência e resgate de pontos, bem como desenvolver as suas próprias plataformas para os clientes trocarem pontos por prêmios, incluindo bilhetes de avião emitidos por outras companhias aéreas. Tais alterações podem reduzir a faturação bruta da Azul Fidelidade e a procura de pontos. Alterações nestas políticas podem (i) tornar a Azul Fidelidade menos atrativa ou eficiente para os clientes dos seus parceiros; e (ii) aumentar a concorrência no setor da fidelização, o que pode reduzir ainda mais a procura de pontos, aumentar a pressão descendente sobre o preço médio dos pontos e prejudicar o negócio da Azul Fidelidade. Se o setor dos programas de fidelização não se expandir o suficiente para acomodar novos participantes, ou se a Azul Fidelidade não responder adequadamente às alterações do mercado ou às políticas dos nossos parceiros, o negócio da Azul Fidelidade pode ser afetado negativamente.

Adicionalmente, as instituições financeiras parceiras de negócio da Azul Fidelidade podem alterar os termos e condições das contas de cartão de crédito dos seus clientes, incluindo encargos financeiros, comissões e pagamentos mensais mínimos exigidos, de modo a manter a sua posição competitiva no setor dos cartões de crédito ou para cumprir, entre outras coisas, orientações regulamentares, legislação relevante ou práticas comerciais prudentes. Alterações nos termos destas contas de cartão de crédito podem levar a um menor número de novas contas, redução dos gastos com cartão de crédito ou menor retenção de contas, o que pode diminuir o número de pontos acumulados e vendidos ou afetar o Azul Fidelidade, o que, por sua vez, pode afetar negativamente as receitas geradas por estas parcerias.

Não pode ser dada qualquer garantia de que os parceiros comerciais da Azul Fidelidade não tomarão medidas que afetem negativamente o sucesso da Azul Fidelidade.

Talvez não consigamos manter nossa cultura e reter e/ou contratar pessoal qualificado à medida que nossos negócios crescem, como pilotos, o que pode ter um impacto adverso sobre nós.

Acreditamos que nosso potencial de crescimento e a habilidade de manutenção de nossos resultados estão diretamente ligados à nossa capacidade de atrair e manter os melhores profissionais no setor aéreo brasileiro, preservando ao mesmo tempo a nossa cultura empresarial centrada no cliente. À medida que expandimos, talvez não consigamos identificar, contratar ou reter um número suficiente de pessoas que estejam alinhadas com a nossa cultura e que trazem diversos conjuntos de competências. Além disso, podemos ter dificuldades em manter a nossa cultura à medida que a nossa atividade cresce.

O setor de aviação civil tem experimentado uma escassez de pessoal qualificado, especialmente pilotos. Concorremos com outras companhias aéreas, dentro e fora do Brasil, por esse pessoal altamente qualificado. Nossa cultura é crucial para nosso plano de negócios, e o fracasso em manter essa cultura e/ou reter pessoal qualificado pode ter um impacto adverso sobre nós.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Podemos não ser capazes de cumprir as cláusulas e restrições contidas em nossos contratos de financiamento, o que pode resultar em declaração de evento de inadimplência e vencimento antecipado da dívida, causando um efeito adverso em nós.

Em 31 de dezembro de 2022, cumprimos ou obtivemos isenções de nossas contrapartes em relação ao cumprimento de todas as cláusulas financeiras em nossos instrumentos de financiamento que exigem que mantenhamos certos índices, exceto conforme descrito abaixo.

Alguns de nossos contratos de endividamento contêm cláusulas que exigem a manutenção de índices financeiros específicos. Nossa capacidade de atender a esses índices financeiros e outras cláusulas restritivas pode ser afetada por eventos fora de nosso controle e não podemos garantir que cumprimos esses índices. O descumprimento de qualquer uma dessas avenças ou obrigações de pagamento sob nossas obrigações financeiras e de arrendamento pode resultar em um evento de inadimplência sob esses contratos e outros, como resultado de cláusulas de inadimplência cruzada. Se não formos capazes de cumprir nossas cláusulas de endividamento, precisaremos buscar isenções de nossos credores.

Em 4 de junho de 2021, em relação à oferta de Sênior Notes de 7,250% com vencimento em 2026 da Azul Investments LLP, obtivemos uma isenção temporária da *International Development Finance Corporation* ("DFC") dos Estados Unidos sob um contrato de financiamento e a garantia relacionada de uma cláusula de endividamento exigindo que cumpramos um índice de cobertura do serviço da dívida de pelo menos 1,2x, e um índice de dívida líquida sobre EBITDA não superior a 5,5x. Essa renúncia se aplica ao cumprimento das cláusulas financeiras relevantes para períodos trimestrais até (e incluindo) os três meses encerrados em 31 de dezembro de 2022. Em 31 de dezembro de 2022, nosso índice de cobertura do serviço da dívida era superior a 1,2x e nossa dívida líquida para O índice de EBITDA foi superior a 5,5x. Portanto, em 31 de dezembro de 2022, estávamos em conformidade com a cláusula de serviço da dívida e não estávamos em conformidade com as cláusulas de dívida líquida em relação ao EBITDA.

Em março de 2023, a DFC renunciou ao nosso descumprimento da cláusula que exige que cumpramos um índice de cobertura do serviço da dívida de pelo menos 1,2x, cuja renúncia é apenas em relação ao trimestre encerrado em 31 de março de 2023 e nossa conformidade com o serviço da dívida o índice de cobertura deverá ser testado em relação ao trimestre encerrado em 30 de junho de 2023. Não podemos garantir que seremos bem-sucedidos no cumprimento de nossas cláusulas ou na obtenção ou renovação de quaisquer renúncias.

Nossos contratos de financiamento estão sujeitos a restrições cujo descumprimento não está em nosso controle.

Alguns de nossos contratos de financiamento preveem a antecipação da dívida correspondente caso venhamos a incorrer em qualquer endividamento adicional ou outras obrigações, incluindo a concessão de garantias. O inadimplemento de tais contratos pode resultar em sua rescisão antecipada e, consequentemente, no inadimplemento cruzado de certas obrigações, o que causaria um efeito material adverso sobre nós.

No entanto, certas condições econômicas, financeiras e setoriais externas podem afetar adversamente nossa capacidade de cumprir as cláusulas financeiras, bem como as obrigações financeiras contidas em nossos contratos de financiamento, conforme observado durante a pandemia do COVID-19, na qual enfrentamos condições adversas que causaram e continuam causando impactos financeiros adversos em nossas finanças e levaram ao descumprimento de cláusulas e obrigações financeiras.

Se (i) não formos capazes de obter as renúncias ou aprovações necessárias de nossos credores em relação a contratos com os quais estamos inadimplentes ou que possuem certas cláusulas financeiras que não estão sendo cumpridas; ou (ii) não dispormos de recursos suficientes para quitar nossas dívidas em tempo hábil, ou continuarmos não conseguindo cumprir as cláusulas financeiras estabelecidas nos demais contratos (o que pode ocorrer por diversos motivos que afetam adversamente nosso desempenho econômico-financeiro situação, como, em decorrência dos efeitos em curso da pandemia de COVID-19), o vencimento antecipado dessas e de outras dívidas financeiras contraídas por nós poderá ser declarado em virtude de cláusulas de vencimento antecipado.

Se nossos contratos financeiros vencerem antes do que esperávamos, nossa situação financeira e, consequentemente, nossa capacidade de pagamento de dívidas serão afetadas de maneira significativa e adversa, podendo até mesmo resultar em nossa insolvência. Adicionalmente, podemos enfrentar dificuldades ou limitações no acesso a novas linhas de financiamento, o que pode prejudicar a implementação de nosso plano de investimentos, afetando material e negativamente nossos negócios, nossa situação financeira e nosso resultado operacional.

Podemos não ser capazes de renegociar os covenants financeiros e as obrigações estabelecidas com nossos credores em termos favoráveis.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Devido à crise econômica, dificuldades no cumprimento dos *covenants* financeiros e das obrigações estabelecidas com os nossos credores, com os quais temos negociado a reestruturação das obrigações estabelecidas nos respectivos acordos, inclusive por meio de aditivos e/ou novos instrumentos que reflatam novos prazos e condições.

Não é possível garantir que todos os credores aceitarão os novos termos e condições propostos por nós, que as respectivas cláusulas serão alteradas ou que nossos credores concederão renúncias em relação ao cumprimento de cláusulas financeiras. Como resultado, os credores cujos contratos financeiros possuem cláusulas restritivas ou outras obrigações, ou que venham a se tornar inadimplentes, poderão, a seu exclusivo critério, optar por antecipar o vencimento de tais dívidas, o que poderá resultar na antecipação de outras obrigações. A aceleração da dívida pode afetar adversamente nossa solvência e nossa capacidade de fazer pagamentos, bem como limitar nosso acesso a novas linhas de crédito para financiar seu capital de giro e investimentos. Isso, por sua vez, também pode afetar adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

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

Nossos contratos de financiamento contêm cláusulas e restrições que restringem nossa capacidade e a de nossas subsidiárias de realizar transações de mudança de controle e rescindir os contratos de concessão associados a tais contratos financeiros, seja por falta de renovação ou de outra forma. Além disso, alguns de nossos instrumentos de financiamento exigem que nós e nossas subsidiárias cumpramos cláusulas financeiras calculadas em 31 de dezembro de cada ano que, entre outras restrições, limitam nossos índices permissíveis de dívida sobre EBITDA e dívida sobre caixa livremente conversíveis em dólares norte-americanos.

Tais cláusulas restritivas, e a limitação que impõem à nossa capacidade de realizar determinadas transações, podem limitar nosso acesso a novas linhas de financiamento para a execução de nosso plano de investimentos, bem como para a disponibilidade de caixa, afetando adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Decisões desfavoráveis em processos judiciais ou administrativos podem nos afetar adversamente.

Nós e nossas subsidiárias somos parte em diversos processos judiciais e administrativos, incluindo de naturezas cíveis, trabalhistas, previdenciárias, tributárias, de defesa do consumidor, cíveis, regulatórias e ambientais. Não podemos garantir que tais processos serão julgados favoravelmente a nós e/ou nossas controladas, ou que os valores provisionados sejam suficientes para cobrir os valores decorrentes de eventuais decisões desfavoráveis. Quaisquer decisões contrárias aos nossos interesses e/ou de nossas subsidiárias que possam eventualmente resultar em pagamentos substanciais, afetando a nossa imagem e/ou a imagem de nossas subsidiárias ou impedir o desempenho de nossos negócios conforme planejado inicialmente podem ter um efeito material adverso em nossos negócios, os negócios de nossas subsidiárias, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais. Para mais informações sobre os principais processos judiciais ou administrativos da Companhia, veja seção 4.4 deste Formulário de Referência.

Estamos sujeitos à fiscalização fiscal pelas autoridades fiscais nos níveis federal, estadual e municipal.

Como resultado dessa vigilância, nossas finanças podem ser questionadas pelas autoridades fiscais. Não podemos garantir que as provisões para tais investigações serão suficientes, que nenhuma exposição fiscal adicional será levantada e que nenhuma reserva fiscal adicional será necessária para qualquer exposição fiscal específica. Qualquer aumento nos tributos como resultado de inquéritos sobre nossos impostos pode afetar adversamente nossos negócios, nossos resultados operacionais e nossa situação financeira.

As autoridades fiscais brasileiras intensificaram recentemente o número de auditorias que conduzem. Existem várias questões fiscais de interesse para as autoridades brasileiras, incluindo controle de estoque, despesas de amortização de prêmios, reestruturação societária e planejamento tributário, entre outros, que são monitoradas regularmente. Quaisquer processos judiciais e administrativos relacionados a questões fiscais perante os tribunais, incluindo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, ou CARF, e tribunais administrativos estaduais e municipais, podem nos afetar adversamente.

Estamos sujeitos a certas legislações tributárias devido ao registro de dívidas fiscais em programas de pagamento específicos supervisionados pelas autoridades fiscais. Caso não conseguirmos cumprir alguns dos requerimentos na legislação aplicável, os programas poderão ser

4.1 Descrição dos fatores de risco

encerrados e os benefícios deles derivados revogados.

Estamos registrados em determinados programas de pagamento administrados pelas autoridades fiscais competentes e relevantes em relação a várias dívidas fiscais federais, estaduais e municipais.

Os programas de pagamento federais, estaduais e municipais dos quais participamos exigem o cumprimento de determinados requisitos, incluindo o pagamento regular de dívidas sujeitas contratos com parcelamento. Se não conseguirmos cumprir com essas condições resultariam no encerramento dos programas e na revogação de seus benefícios. Isso acarretaria também na exigibilidade imediata do valor remanescente da dívida, bem como de quaisquer valores adicionais aplicáveis à legislação vigente à época da ocorrência do evento em questão. Isso poderia impactar nossos resultados operacionais e financeiros, com o retorno de dívida sobre nossos passivos.

Qualquer violação ou suposta violação das leis anticorrupção, antissuborno e antilavagem de dinheiro, ou a falha em detectar tais violações, pode nos afetar adversamente, incluindo nossa marca e reputação

Não podemos garantir que nossos funcionários, agentes e as empresas para as quais terceirizamos algumas de nossas operações comerciais não agirão em violação de nossas políticas anticorrupção, antissuborno e antilavagem de dinheiro, pelas quais podemos ser finalmente responsabilizados. Estamos sujeitos à Lei de Práticas de Corrupção no Exterior dos Estados Unidos de 1977, ou FCPA, em virtude de termos operações nos Estados Unidos e nossas ações serem listadas e negociadas nos Estados Unidos. Também estamos sujeitos à Lei de Suborno do Reino Unido de 2010, Lei Federal nº 8.429, de 2 de junho de 1992, e Lei nº 12.846 de 1º de agosto de 2013, bem como outras leis nacionais e internacionais antifraude, anticorrupção, antilavagem de dinheiro, leis antitruste e outras leis e regulamentos.

Além disso, nossos processos de governança corporativa, política, gestão de riscos e compliance podem não ser capazes de prevenir ou detectar: (i) infrações à Lei Federal nº 8.429, de 2 de junho de 1992, Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013, ou outras violações relacionadas a outras leis e regulamentos aplicáveis; (ii) conduta imprópria, fraudulenta e injusta por parte de nossos funcionários, acionistas, administradores e terceiros que nos representam; ou (iii) conduta inconsistente com nossos princípios éticos, que podem afetar adversamente nossa reputação, negócios, situação financeira e resultados operacionais, bem como o preço de mercado de nossas ações ordinárias.

A não conformidade com as leis anticorrupção, leis antilavagem de dinheiro e outras leis que regem a condução de negócios com entidades governamentais, inclusive sob a FCPA e outras leis dos Estados Unidos e locais, podemos estar sujeitos a penalidades criminais e civis e outras medidas corretivas, que podem prejudicar nossa marca e reputação e ter um impacto material adverso em nossos negócios, situação financeira, resultados operacionais e perspectivas. Qualquer investigação de qualquer suposta violação real de tais leis também pode nos afetar adversamente, incluindo nossa marca e reputação. Além disso, também podemos ser responsabilizados por atos de corrupção de terceiros. A probabilidade desses riscos se materializarem pode ser destacada em função de não termos políticas consolidadas para identificar e monitorar pessoas politicamente expostas ou para a devida diligência com terceiros.

Somos uma holding e não possuímos nenhum ativo relevante além do ações de nossas subsidiárias.

Somos uma *holding* que conduz suas operações por meio de uma série de subsidiárias operacionais e apoiamos essas subsidiárias operacionais com serviços técnicos e administrativos por meio de nossas outras subsidiárias. Todos os ativos que usamos para executar serviços administrativos e técnicos, bem como para operar as concessões e autorizações são mantidos no nível da subsidiária. Como resultado, não temos nenhum ativo relevante além das ações de nossas subsidiárias. Quaisquer dividendos ou pagamentos que possamos ser obrigados a fazer estarão sujeitos à disponibilidade de caixa fornecido por nossas subsidiárias. As transferências de dinheiro de nossas subsidiárias para nós podem ser limitadas por requisitos corporativos e legais ou pelos termos dos contratos que regem nosso endividamento. Se um acionista reivindicasse uma ação contra nós, a execução de qualquer sentença relacionada seria limitada aos nossos ativos disponíveis, em vez de nossos ativos e os de nossas subsidiárias combinadas.

Qualquer incapacidade de obter ou renovar uma parte material ou todas as licenças, autorizações e autorizações necessárias para conduzir nossos negócios pode ter um efeito adverso em nós.

Estamos em processo de obtenção e renovação de licenças, alvarás e autorizações necessárias ao desenvolvimento de nossas atividades. Se não conseguirmos obter ou renovar uma parte significativa dessas licenças, permissões e autorizações em tempo hábil, ou se tais licenças, permissões e autorizações forem suspensas ou revogadas, isso pode ter um efeito adverso sobre nós.

4.1 Descrição dos fatores de risco

A realização de duas ofertas públicas de ações no âmbito do Chapter 11, bem como a necessidade de capital adicional no futuro, poderão resultar em uma diluição da participação do investidor nas ações da Companhia.

No contexto da implementação do Plano no âmbito do Chapter 11, a Companhia realizou a primeira oferta pública de ações e realizará uma segunda oferta pública de ações, conforme divulgado via Fato Relevante em 2 de fevereiro de 2026. A primeira oferta, encerrada em 9 de janeiro de 2026, resultou em uma diluição relevante da participação dos acionistas. A segunda oferta pública também poderá resultar em diluição adicional relevante da participação dos atuais acionistas.

Além dessas duas ofertas públicas no contexto do Chapter 11, a Companhia poderá precisar de recursos adicionais no futuro para implantar sua estratégia de negócios e poderá optar por captá-los por meio da colocação pública ou privada de ações e/ou outros valores mobiliários conversíveis ou permutáveis em ações. Qualquer emissão de nossos valores mobiliários poderá resultar em uma redução no preço de nossas ações e diluir a participação de acionistas existentes em nosso capital social.

A captação de recursos adicionais por meio da emissão de ações ou valores mobiliários conversíveis em ações poderá, nos termos da Lei das Sociedades por Ações, diluir a participação acionária dos investidores, o que deverá ocorrer com a implementação da segunda oferta pública prevista no âmbito do Chapter 11 e em caso de eventuais captações futuras.

A Primeira Oferta Pública para emissão de ações ordinárias e preferenciais, com bônus de subscrição, bem como a Segunda Oferta Pública para emissão de ações ordinárias, podem ser objeto de contestação em âmbito judicial, ou perante órgãos reguladores, o que pode afetar diretamente a implementação do Plano e a reestruturação da Companhia, podendo causar um efeito adverso relevante para a Companhia.

No contexto do Chapter 11, a Companhia realizou a Primeira Oferta Pública e realizará a Segunda Oferta Pública, a qual é parte integrante das medidas previstas para a implementação do Plano. As Ofertas no âmbito do Chapter 11 poderão ser contestadas por entidades públicas ou privadas, órgãos reguladores, grupos de acionistas ou outros.

Eventual decisão desfavorável decorrente de processos judiciais, administrativos ou arbitrais, ainda que em caráter preliminar, pode causar um efeito adverso relevante para a Companhia. Nesse sentido, dependendo do momento em que eventual decisão desfavorável seja proferida, eventos anteriores ou posteriores às Ofertas podem ser impactados, como, por exemplo, a suspensão ou impossibilidade de negociação das ações ordinárias de emissão da Companhia, o que pode afetar adversamente a Companhia e o valor de mercado das ações de emissão da Companhia, podendo, inclusive, resultar em perdas financeiras para os investidores e demais acionistas da Companhia, bem como a necessidade de revisão do cronograma ou da estrutura das etapas previstas no Plano.

A ocorrência de quaisquer desses eventos poderá ter um efeito adverso relevante sobre a Companhia, sua condição financeira, seus resultados operacionais e o valor de mercado das ações de sua emissão, podendo, inclusive, resultar em perdas financeiras para os investidores da Oferta e para os demais acionistas da Companhia.

No contexto das Transações de Reestruturação a Companhia realizou oferta pública para emissão de ações preferenciais, a qual pode ser objeto de contestação em âmbito judicial, ou perante órgãos reguladores, o que poderia causar um efeito adverso relevante para a Companhia.

No segundo semestre de 2024, negociamos transações de reestruturação e recapitalização que foram concluídas em 28 de janeiro de 2025, com certas operações sendo implementadas no primeiro semestre de 2025, as quais incluíram (i) operações de reestruturação e recapitalização com nossos detentores de títulos e detentores de nossas debêntures conversíveis, por meio de ofertas de troca e solicitações de consentimento, incluindo a emissão das Novas Notas de Troca e das Notas de Superprioridade (conforme descrito nos itens 1.16, 12.7 e 12.9 deste Formulário de Referência) e (ii) a reestruturação de nossas obrigações com certos arrendadores, fabricantes de equipamentos originais ("OEMs") e outros fornecedores ("Transações de Reestruturação"). Nesse contexto, a Companhia realizou uma oferta pública de distribuição primária de ações preferenciais de emissão da Companhia ("Oferta").

As Transações de Reestruturação, bem como a Oferta, podem ser contestados por entidades públicas ou privadas, órgãos reguladores, grupos de acionistas minoritários ou outros. Eventual decisão desfavorável decorrente de processos judiciais, administrativos ou arbitrais, ainda que em caráter preliminar, pode afetar negativamente a Companhia, sua condição financeira e, consequentemente, o preço das ações de sua emissão.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Os covenants positivos e negativos em nossos contratos de financiamento nos impõem restrições operacionais e financeiras significativas, o que limita nossa flexibilidade para responder às mudanças nas condições econômicas e de negócios, concluir certas transações e aproveitar as oportunidades de negócios. O não cumprimento dos termos de nossa dívida e outras obrigações pode resultar no vencimento da dívida e execução de garantias.

Nossos títulos de dívida, empréstimos, arrendamentos de aeronaves e financiamento de dívida de aeronaves contêm certas cláusulas afirmativas e negativas e outras restrições, que variam de acordo com os termos de cada financiamento e que estão sujeitas a certas limitações e exceções. Tais convenants incluem, entre outras disposições (i) restrições à contração de dívidas e outras obrigações, à concessão de ônus, à realização de pagamentos e investimentos restritos, à realização de certas atividades comerciais, à realização de fusões, consolidações ou outras transações, à alienação de ativos (incluindo a alienação de garantias que garantam os financiamentos relevantes, conforme aplicável) e a operação do programa Azul Fidelidade, os negócios da Azul Viagens e os negócios da Azul Cargo (incluindo obrigações em relação aos bancos de dados de clientes), (ii) obrigações de entregar demonstrações financeiras e certos certificados, inclusive relacionados ao cumprimento de cláusulas e restrições financeiras, e (iii) obrigações de resgatar ou oferecer a recompra da dívida relevante em determinadas circunstâncias e de fornecer ou aperfeiçoar garantias adicionais em determinadas circunstâncias.

Em particular, os termos das Notas Superprioritárias, das Novas Notas de Troca e das Debêntures Conversíveis, entre outras dívidas que foram objeto das Transações de Reestruturação, podem restringir nossa capacidade de aumentar o nível de financiamento da dívida que, de outra forma, buscaríamos levantar para financiar nossas operações e capital de giro, financiar nossas necessidades de despesas de capital, responder às mudanças nas condições econômicas e de negócios ou se envolver em certas transações ou atividades comerciais que podem ser importantes para nossa estratégia de crescimento, necessário para permanecer competitivo ou importante para nós. Portanto, essas restrições podem limitar nossa capacidade de nos envolvermos em transações ou atividades que nossa administração possa acreditar serem de nosso interesse a longo prazo. Tais restrições podem impor certas condições e outros requisitos processuais que devem ser atendidos antes que tal transação possa ser concluída.

Por exemplo, os termos desses financiamentos restringem nossa capacidade de entrar em transações de combinação de negócios, joint ventures, etc., sendo que seríamos obrigados a satisfazer certas condições e requisitos significativos para concluir transações desta natureza permitidas nos termos de tais instrumentos ("Combinação de Negócios Permitida"), incluindo requisitos quanto à alavancagem pós-transação e requisitos que imporiam restrições à estrutura e flexibilidade financeira de nosso grupo após a consumação de qualquer transação. Mais especificamente, os termos de tal dívida impõem as seguintes condições na conclusão de uma potencial transação de combinação de negócios: (a) a relação dívida líquida pro forma em relação ao EBITDAR da entidade combinada não deve exceder 4,4x (com dívida líquida, incluindo obrigações de arrendamento), (b) as condições exigidas entre grupos devem ser satisfeitas, o que significa que nenhuma dívida de qualquer entidade resultante de uma Combinação de Negócios Permitida deve ser garantida por qualquer garantia da nossa dívida principal garantida, nenhuma entidade do grupo Azul deverá garantir qualquer dívida da entidade resultante de uma Combinação de Negócios Permitida, e a combinação de negócios não deve diminuir materialmente o valor da garantia que garante nossa dívida principal garantida ou afetar adversamente esses juros de garantia, (c) não deve haver rebaixamento nos ratings de crédito das notas relevantes resultantes da combinação de negócios, (d) não deve haver inadimplência ou evento de inadimplência nos termos de nossa dívida principal garantida, nem qualquer inadimplência que surja da consumação da combinação de negócios, e (e) seríamos obrigados a oferecer a recompra de certas dívidas dos seus detentores a preços especificados para concluir a transação relevante.

Essas condições e requisitos podem restringir significativamente nossa capacidade de consumir qualquer transação desse tipo (o que inclui a potencial combinação de negócios com a GOL contemplada pelo Memorando de Entendimento não vinculativo que celebramos com a Abra) ou podem exigir que refinancieemos os instrumentos celebrados no contexto das Transações de Reestruturação e outras dívidas garantidas (na medida em que sejamos permitidos pelos termos das mesmas), e não podemos garantir que seríamos capazes de refinanciar essa dívida em termos comercialmente aceitáveis ou de qualquer forma. Limitações como essas podem impedir ou atrasar, ou resultar em custos adicionais da implementação de certas transações ou ações comerciais ou operacionais que teríamos permissão para realizar, mas pelos termos de tal dívida. Como resultado, estamos sujeitos a limites significativos em nossa flexibilidade para responder às mudanças nas condições econômicas e de negócios, para concluir certas transações e aproveitar as oportunidades de negócios.

Nossa capacidade de cumprir as cláusulas e restrições às quais estamos sujeitos também pode ser afetada por eventos fora de nosso controle, incluindo mudanças nas condições econômicas, financeiras e relacionadas ao setor, e não podemos garantir que seremos capazes de cumprir tais disposições. Para mais informações, consulte o risco "Somos particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas, de forma que determinadas condições econômicas negativas contínuas podem nos afetar negativamente, bem como afetar a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis". O não

4.1 Descrição dos fatores de risco

cumprimento de qualquer uma das cláusulas, restrições ou obrigações de pagamento sob nossos títulos de dívida, empréstimos, arrendamentos de aeronaves e financiamento de dívida de aeronaves pode desencadear um evento de inadimplência nos termos desses contratos, bem como sob outros acordos devido a disposições de vencimento cruzado. Se não pudermos cumprir as cláusulas e restrições às quais estamos sujeitos, precisaremos de isenções de nossos credores, o que não podemos assegurar que será concedido por nossos credores, podendo afetar adversamente os nossos negócios.

Nós, nossa reputação e o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, podemos ser afetados negativamente por eventos fora de nosso controle.

Acidentes ou incidentes envolvendo nossas aeronaves podem levar a reclamações significativas de passageiros feridos e outros, bem como custos significativos relacionados ao reparo ou substituição de uma aeronave danificada e sua perda temporária ou permanente de serviço. A ANAC e os arrendadores de nossas aeronaves nos termos de nossos contratos de arrendamento exigem que tenhamos seguro de responsabilidade civil. O valor do seguro de responsabilidade civil que mantemos pode não ser suficiente, e eventos fora do escopo de nossa cobertura podem ocorrer, nos deixando para arcar com perdas substanciais no caso de um acidente. Reivindicações significativas que excedam nossa cobertura de seguro prejudicariam nossos negócios e resultados financeiros. Além disso, qualquer acidente ou incidente envolvendo nossa aeronave – ou mesmo envolvendo aeronaves de outras grandes companhias aéreas –, poderia levar a percepções públicas negativas sobre nós, nossas aeronaves ou o sistema de transporte aéreo, devido a preocupações com segurança ou outros problemas, reais ou percebidos. Isso poderia prejudicar nossa reputação, resultados financeiros e o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

Também podemos ser afetados por outros eventos que afetam o comportamento das viagens ou aumentam os custos, como epidemias ou atos de terrorismo. Esses eventos estão fora de nosso controle e podem nos afetar mesmo que ocorram em mercados onde não operamos e/ou envolvendo outras companhias aéreas. A incerteza em torno do conflito Rússia-Ucrânia, a escalada contínua do conflito no Oriente Médio ou outras tensões geopolíticas sustentadas podem afetar nossas operações de maneiras imprevisíveis. Quaisquer futuros ataques terroristas ou ameaças de ataques, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas a represálias contra organizações terroristas, incluindo uma escalada do envolvimento militar no Oriente Médio, ou de outra forma, e qualquer impacto econômico relacionado, podem resultar na diminuição do tráfego de passageiros e nos afetar de forma significativa e adversa.

A demanda por viagens aéreas pode ser afetada negativamente por eventos fora do nosso controle, como condições climáticas adversas, desastres naturais, ataques terroristas, guerras ou instabilidade política e social. Epidemias e surtos - como a pandemia de COVID-19, vírus Zika, Ebola, gripe aviária, febre aftosa, gripe suína, Síndrome Respiratória do Oriente Médio, ou MERS, e Síndrome Respiratória Aguda Grave, ou SARS - também podem resultar em quarentenas de nosso pessoal ou na impossibilidade de acessar as instalações ou nossas aeronaves, prejudicando nossos negócios, nossa reputação e o valor de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs. Um novo surto de doenças como a COVID-19 poderia levar a reduções significativas no tráfego de passageiros e na imposição de restrições governamentais no serviço e ter um impacto adverso relevante no setor aéreo. Situações como essas, ou outras condições fora de nosso controle, em qualquer dos mercados em que operamos, podem afetar nossos negócios, condição financeira e resultado de nossas operações de forma substancial, e os efeitos de tais desenvolvimentos de saúde pública podem ter um efeito amplo e prolongado sobre a demanda de viagens aéreas.

Desastres naturais, condições climáticas severas e outros eventos fora de nosso controle podem afetar e interromper nossas operações. Por exemplo, em 2018, uma greve de caminhoneiros no Brasil levou à interrupção da distribuição de combustível, afetando os voos e a capacidade dos passageiros de se deslocarem de e para os aeroportos por um período de aproximadamente 10 dias. Cerca de 37 aeroportos nos quais a Azul opera ficaram sem combustível, e alguns aeroportos permaneceram fechados por três dias. Mais recentemente, os efeitos das graves inundações no estado do Rio Grande do Sul em abril e maio de 2024 causaram cancelamentos de voos e afetaram as operações na região.

Condições climáticas severas podem resultar em cancelamentos de voos ou atrasos significativos que podem resultar em aumento de custos e redução de receita. Qualquer desastre natural ou outro evento que afete as viagens aéreas nas regiões em que operamos pode ter um impacto adverso significativo sobre nós.

Risco de diluição dos acionistas com a emissão de novas ações, impactando negativamente o valor de mercado das ações existentes.

A Companhia poderá necessitar levantar capital substancial como parte de seu processo de reorganização sob o *Chapter 11*, o que poderá incluir a emissão de novas ações. Tal emissão poderá resultar em uma diluição significativa da participação dos atuais acionistas, impactando negativamente o

4.1 Descrição dos fatores de risco

valor de mercado das ações existentes e reduzindo o retorno sobre o investimento desses acionistas.

Adicionalmente, a Companhia destaca que, no contexto do processo de *Chapter 11*, está prevista a amortização do financiamento DIP (*Debtor-in-Possession*) com os recursos de uma oferta de subscrição de ações de até US\$ 650 milhões, com garantia firme de determinados investidores, além de um possível investimento adicional, em novas ações, de, no mínimo, US\$ 200 milhões e até US\$ 300 milhões por parte da United Airlines e American Airlines, sujeito a determinadas condições, conforme fato relevante divulgado em 28 de maio de 2025. O preço de emissão das ações no âmbito dessa oferta poderá ser fixado em valor significativamente inferior à cotação das ações da Companhia na B3, o que poderá resultar em diluição substancial da participação dos acionistas atuais.

Se os analistas de valores mobiliários ou do setor não publicarem pesquisas ou relatórios sobre nossos negócios, ou publicarem relatórios negativos, o preço de mercado e o volume de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, poderão cair.

O mercado de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, depende em parte das pesquisas e relatórios que os analistas de valores mobiliários ou do setor publicam sobre nós ou nossos negócios. Se um ou mais dos analistas que nos cobrem rebaixar nossas ações ou publicar pesquisas imprecisas ou desfavoráveis sobre nossos negócios, o preço de nossas ações poderá ser afetado negativamente. Se um ou mais desses analistas interromperem a cobertura de nossa empresa ou deixarem de publicar relatórios regulares, a demanda por nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, pode diminuir, o que potencialmente irá resultar em um declínio do preço de mercado e o volume de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs para recusar.

As exigências de ser uma companhia aberta podem sobrecarregar nossos recursos, desviar a atenção da administração e afetar nossa capacidade de atrair e reter conselheiros ou diretores executivos qualificados.

Como empresa de capital aberto, incorremos em despesas jurídicas, contábeis e outras despesas significativas que não incorríamos como empresa privada, incluindo custos associados a exigências de relatórios de empresas públicas. Também incorremos em custos associados à Lei Sarbanes-Oxley de 2002, conforme alterada, e às regras relacionadas implementadas pela SEC. Os custos dos relatórios e governança corporativa para companhias de capital aberto têm aumentado e esperamos que essas regras e normas aumentem nossas despesas de conformidade legal e financeira e tornem algumas atividades mais demoradas e caras. Essas leis e regulamentações também podem dificultar ou encarecer a obtenção de determinados tipos de seguro, inclusive seguro de responsabilidade de diretores e executivos, e podemos ser forçados a aceitar limites e coberturas de apólices reduzidos ou incorrer em custos substancialmente mais altos para obter a mesma cobertura ou uma cobertura semelhante. Essas leis e regulamentações também podem dificultar a atração e a retenção de pessoas qualificadas para atuar no conselho de administração, nos comitês do conselho ou como diretores executivos e podem desviar a atenção da administração. Se não formos capazes de cumprir nossas obrigações como empresa pública, poderemos enfrentar consequências como a exclusão de nossas ações ordinárias, multas, sanções e outras ações regulatórias e, potencialmente, a litígios civis que poderão nos afetar negativamente.

Se não mantivermos uma declaração de registro e nenhuma isenção do Securities Act estiver disponível, os detentores norte-americanos de ADRs não poderão exercer direitos de preferência com relação às nossas ações ordinárias.

De tempos em tempos, podemos oferecer ações ordinárias ou outros valores mobiliários, ou direitos de preferência para adquirir ações ordinárias adicionais ou outros valores mobiliários aos nossos acionistas, inclusive do que é exigido no âmbito da legislação societária brasileira. Não poderemos oferecer tais valores mobiliários ou direitos aos detentores de ADRs, a menos que uma declaração de registro sob o Securities Act esteja em vigor para tais ações ordinárias e direitos de preferência, ou uma isenção dos requisitos de registro do Securities Act esteja disponível. Não somos obrigados a arquivar tal declaração de registro e não podemos garantir que arquivaremos. Se uma declaração de registro não for arquivada e uma isenção de registro não existir, o Citibank, NA, como depositário, tentará vender tais direitos de preferência ou valores mobiliários, conforme o caso, e os detentores norte-americanos de ADRs terão o direito de receber o produto da oferta. Entretanto, se o depositário não puder vender esses direitos de preferência ou valores mobiliários, os detentores norte-americanos de ADRs não receberão nenhum valor em relação a tal distribuição.

Caso os detentores norte-americanos de ADRs não tenham direitos de preferência ou não possam ou não queiram exercer direitos de preferência em relação às ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs ou outros valores mobiliários, seu investimento poderá estar sujeito à diluição.

Nossa condição de emissor privado estrangeiro nos permite seguir padrões alternativos de governança corporativa daqueles que são aplicáveis às companhias americanas listadas na NYSE,

4.1 Descrição dos fatores de risco

o que pode limitar as proteções oferecidas aos investidores.

Somos qualificados como um “emissor privado estrangeiro” conforme definição dos padrões de governança corporativa da NYSE. Tais regras da NYSE permitem um emissor privado estrangeiro optar por cumprir as práticas de seu país de origem ao invés de cumprir certos requisitos de governança corporativa aplicáveis a empresas norte-americanas com valores mobiliários listados na bolsa. Atualmente aderimos algumas práticas brasileiras relativas à governança corporativa e pretendemos continuar a fazê-lo.

Como emissor privado estrangeiro potencialmente listado na NYSE, podemos contar com determinadas isenções de determinados padrões de governança corporativa. Por exemplo, as regras da NYSE exigem que a maioria da diretoria seja composta por diretores independentes. A independência é definida por vários critérios, incluindo a determinação afirmativa do conselho de administração da ausência de um relacionamento material entre um diretor e a empresa listada. De acordo com os padrões de listagem do segmento Nível 2 da B3, nosso conselho de administração deve ter pelo menos cinco membros, dos quais pelo menos 20% devem ser independentes. Além disso, a legislação societária brasileira e a CVM estabeleceram regras que exigem que os conselheiros atendam a determinados requisitos de qualificação e que tratam da remuneração e dos deveres e responsabilidades, bem como das restrições aplicáveis a eles. Não podemos garantir que a maioria de nossos conselheiros seja considerada independente de acordo com as regras da NYSE.

De acordo com a legislação societária brasileira e a Deliberação CVM nº 23, de 25 de fevereiro de 2021, atualmente em vigor (que substituiu a Instrução CVM nº 308), o comitê de auditoria estatutário, caso constituído, atua como um conselho consultivo do conselho de administração. Ele deve ser composto por membros independentes indicados pelo conselho de administração, um dos quais também deve ser membro do conselho. Isso, diferentemente das regras da NYSE, que exigem que todos os membros do comitê de auditoria também sejam membros do conselho de administração. Nosso comitê de auditoria pode nem sempre atender a todas as regras da NYSE aplicáveis à companhias nacionais listadas.

Além disso, não temos um comitê de nomeação conforme exigido para emissores norte-americanos de acordo com as regras da NYSE. Não somos obrigados a cumprir os padrões da NYSE aplicáveis aos comitês de remuneração ou de governança corporativa de Companhias listadas.

Além disso, as exigências de divulgação corporativa que se aplicam a nós podem ser diferentes com relação às exigências de divulgação que se aplicam a uma empresa norte-americana. Como resultado, os detentores de ADRs podem receber menos informações sobre nós do que receberiam de uma empresa norte-americana comparável. Estamos sujeitos às exigências de divulgação da *Securities Exchange Act* de 1934, conforme alterada, ou *Exchange Act*. As exigências de divulgação aplicáveis a emissores privados estrangeiros nos termos do *Exchange Act* são mais limitadas do que as exigências de divulgação aplicáveis a emissores dos Estados Unidos. As informações publicamente disponíveis sobre os emissores de valores mobiliários listados na CVM, que são fornecidas em português, também faltam detalhes em certos aspectos do que as informações regularmente publicadas por empresas listadas nos Estados Unidos ou em alguns outros países.

Consequentemente, os detentores de nossas ADRs não terão as mesmas proteções concedidas aos acionistas de empresas sujeitas a todos os requisitos de governança corporativa da NYSE.

Os detentores de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, podem não receber quaisquer dividendos ou juros sobre capital próprio ou podem passar a ser tributados em razão de tais recebimentos.

De acordo com nosso estatuto social, desde que registremos lucro líquido e não haja prejuízos acumulados, devemos pagar aos nossos acionistas ordinários pelo menos 0,1% de nosso lucro líquido anual ajustado na forma de dividendos ou juros sobre capital próprio, determinado e ajustado de acordo com a legislação societária brasileira. Os dividendos intermediários e juros sobre o capital próprio declarados para cada exercício social podem ser imputados ao nosso dividendo mínimo obrigatório do exercício em que foram declarados. Esse lucro líquido ajustado pode ser capitalizado, utilizado para absorver prejuízos ou retido de outra forma conforme permitido pela legislação societária brasileira, e não pode ser disponibilizado para pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.

Além disso, a legislação societária brasileira permite que uma empresa como a nossa suspenda a distribuição obrigatória de dividendos em qualquer ano fiscal específico se nosso conselho de administração informar aos acionistas que tal distribuição seria desaconselhável em vista de nossa condição financeira. Se esses eventos ocorrerem, os detentores de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, poderão não receber dividendos ou juros sobre o capital próprio.

Ainda, o Projeto de Lei nº 2.337/2021 foi aprovado pela Câmara dos Deputados do Brasil, que ainda não foi votado pelo Senado brasileiro. Esta iniciativa propõe uma reforma profunda das regras do

4.1 Descrição dos fatores de risco

imposto de renda, com o objetivo principal de revogar a isenção de imposto de renda na distribuição de dividendos pelas empresas brasileiras (e impor uma alíquota de 15%) e extinguir a possibilidade de dedução de despesas no pagamento de juros sobre capital próprio. A eliminação da isenção de imposto de renda sobre a distribuição de dividendos e a majoração da tributação atualmente incidente sobre o pagamento de juros sobre capital próprio prevista na legislação atual poderão impactar adversamente o valor líquido a ser recebido pelos acionistas.

Se o titular de ADRs entregar suas ADRs e retirar as ações ordinárias, corre o risco de perder a capacidade de remeter moeda estrangeira para o exterior e certas vantagens fiscais brasileiras.

O titular de ADS se beneficia do certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro obtido pelo custodiante de nossas ações ordinárias subjacentes às ADRs no Brasil, o que permite ao custodiante converter dividendos e outras distribuições relativas às nossas ações ordinárias em moeda estrangeira e remeter o produto ao exterior. Se o titular de ADRs entregar suas ADRs e retirar ações ordinárias, ele terá o direito de continuar a contar com o certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro do custodiante por apenas cinco dias úteis a partir da data de retirada. Posteriormente, mediante a disposição das distribuições relativas às nossas ações ordinárias, a menos que o titular de ADRs obtenha seu próprio certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro ou se qualifique sob os regulamentos brasileiros de investimento estrangeiro que autorizam alguns investidores estrangeiros a comprar e vender ações nas bolsas de valores brasileiras sem necessidade de certificados eletrônicos de registro de capital estrangeiro, não seria possível remeter ao exterior moeda não brasileira. Além disso, se o titular de ADRs não for classificado de acordo com os regulamentos de investimento estrangeiro, geralmente estará sujeito a um tratamento fiscal menos favorável de dividendos e distribuições, e o produto de qualquer venda de nossas ações ordinárias.

Se o titular de ADRs tentar obter seu próprio certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro, poderá incorrer em despesas ou sofrer atrasos no processo de solicitação, o que pode atrasar sua capacidade de receber dividendos ou distribuições relativas às nossas ações ordinárias ou o retorno de seu capital em tempo hábil maneiras. O certificado eletrônico de registro de capital estrangeiro do depositário também pode ser afetado adversamente por futuras alterações legislativas.

b) Seus acionistas, em especial os acionistas controladores:

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

Como parte das Transações de Reestruturação, emitimos e pretendemos emitir uma quantidade significativa de ações a alguns dos nossos arrendadores e fornecedores num curto período de tempo para fins de cumprimento de certas obrigações perante a eles, e podemos emitir mais ações de tempos em tempos mediante a troca ou conversão dos títulos emitidos, e os detentores dessas ações podem tentar vender as suas ações de tempos em tempos (sujeito, no caso dos arrendadores e fornecedores, a disposições de lock-up que preveem uma liberação gradual até julho de 2026).

Além disso, celebramos os seguintes contratos de direitos de registro com alguns dos nossos acionistas: (i) o quinto contrato de direitos de registro alterado e consolidado, ou o contrato de direitos de registro anterior ao IPO, que celebramos em 3 de agosto de 2016 com nossos principais acionistas; e (ii) um contrato de direitos de registro, ou o contrato de direitos de registro do arrendador, que celebramos em março de 2025 com um dos nossos arrendadores de aeronaves.

Nos termos do contrato de direitos de registro anterior ao IPO e do contrato de direitos de registro do arrendador, podemos ser obrigados a registrar perante a SEC a revenda das ações detidas pelos acionistas. Também concordamos em celebrar contratos de direitos de registro com determinados investidores institucionais que participaram nas Transações de Reestruturação e que abrangem as ações emitidas ou emissíveis a esses investidores institucionais nos termos dessas Transações de Reestruturação.

Vendas de nossas ações, inclusive na forma de ADRs, feitas por nossas afiliadas, inclusive aquelas efetuadas por nossos conselheiros, diretores executivos ou acionistas controladores ou aquelas envolvendo um grande número de ações ou ADRs, ou percepção do mercado de uma intenção de qualquer de tais vendas, pode afetar negativamente o preço de negociação de nossas ações , inclusive na forma de ADRs.

Os investidores em nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, podem sofrer diluição do valor contábil no futuro.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Estabelecemos opções de ações e planos de ações restritas para o pessoal-chave, incluindo nossos diretores, determinados gerentes e outros membros-chave da tripulação. Estimamos que, em 31 de dezembro de 2024, 9.039.376 novas ações preferenciais teriam sido emitidas se todas as nossas opções adquiridas fossem exercidas por seus detentores a um preço de exercício médio ponderado de R\$ 12,46, sujeitas a eventuais ajustes decorrentes da conversão das ações preferenciais em ações ordinárias aprovada em 12 de janeiro de 2026. O exercício das opções adquiridas por seus detentores poderia resultar em diluição substancial do valor contábil para os investidores se o preço da oferta pública de nossas ações (inclusive na forma de ADRs) for inferior ao valor contábil de tais ações no futuro quando essas opções de ações fossem exercidas.

Além disso, se precisarmos aumentar o capital para nossas operações por meio da emissão de novas ações no futuro, a emissão poderá ser feita por um valor inferior ao valor contábil de nossas ações na data relevante. Nesse caso, os detentores de nossas ADRs e ações nesse momento sofreriam uma diluição imediata e significativa de seu investimento.

c) *Suas controladas e coligadas:*

Os riscos relacionados às nossas controladas e coligadas são os mesmos relacionados a Companhia.

d) *Seus administradores:*

Dependemos de nossa equipe de gerentes seniores, e a perda de qualquer membro dessa equipe, incluindo nosso presidente e principais executivos, pode nos afetar negativamente.

Nossos negócios dependem dos esforços e das habilidades de nossa gerência sênior, incluindo nosso Presidente, que desempenhou um papel fundamental no estabelecimento de nossa cultura corporativa, e de nossos principais executivos. Nosso sucesso futuro depende do serviço contínuo de nossa equipe de gerência sênior, que é fundamental para o desenvolvimento e a execução de nossas estratégias de negócios. Qualquer membro de nossa equipe de gerentes seniores pode nos deixar para estabelecer ou trabalhar em negócios que concorram com os nossos. Não há garantia de que esses acordos sejam suficientemente amplos ou eficazes para evitar que eles se demitam para ingressar ou estabelecer um concorrente ou que alguns desses contratos de não concorrência sejam exequíveis em um tribunal. Caso nosso presidente ou alguns membros de nossa equipe de gerentes seniores deixem a empresa, poderemos enfrentar dificuldades em encontrar substitutos adequados, o que poderá ter um efeito adverso relevante sobre nós.

e) *Seus fornecedores:*

Flutuações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, que obtemos principalmente de um único fornecedor, podem ter um efeito adverso sobre nós.

Historicamente, os preços internacionais e locais dos combustíveis passam por significantes flutuações de preços em razão de questões geopolíticas e de dinâmicas de oferta e demanda. As despesas com combustível representam uma parte significativa de nossas despesas operacionais totais, representando 34,6% no exercício social encerrado de 31 de dezembro de 2024, 34,9% no exercício social encerrado de 31 de dezembro de 2023 e 45,2% no exercício social encerrado de 31 de dezembro de 2022. A disponibilidade de combustível também está sujeita a condições de mercado, incluindo períodos de excesso e escassez, influenciado pela demanda por óleo para aquecimento doméstico e gasolina. Eventos geopolíticos, como a instabilidade prolongada no Oriente Médio ou disrupções na produção por qualquer grande produtor, podem resultar em aumentos substanciais de preços e/ou dificultar a obtenção de suprimentos de combustível adequados, o que pode nos afetar adversamente. Desastres naturais ou outros eventos de interrupção inesperada em larga escala em regiões que normalmente consomem quantidades significativas de fontes alternativas de energia podem ter um efeito comparável.

Como a Rússia é um dos maiores exportadores de petróleo do mundo, os acontecimentos globais advindos da invasão da Ucrânia pela Rússia em fevereiro de 2022 e as restrições de exportação resultantes causaram escassez na de combustível, em especial em razão de sanções direcionadas e medidas de controle de exportação impostas pelos Estados Unidos e outros governos. Além disso, o conflito entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio (incluindo o Hamas, Hezbollah e Houthis) tem contribuído para aumentar a volatilidade no preço de combustível. Esta volatilidade pode ser exacerbada por interrupções em rotas marítimas estratégicas na região. Não há garantia de que essa escassez e interrupções não se agravarão. O impacto contínuo de sanções, medidas de controle de exportação, interrupção de negociações, e potenciais ações retaliatórias que possam ser tomadas por governos permanecem incertas. A escassez na disponibilidade, ou o aumento na demanda, por petróleo bruto e seus derivados e combustível para aeronaves em particular levaram - e podem continuar a levar - ao aumento dos preços dos combustíveis.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Não podemos prever o preço e a disponibilidade futura de combustível com qualquer grau de certeza, e aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem prejudicar nossos negócios.

Nossas compras de combustível são provenientes de distribuidoras no Brasil. Em 31 de dezembro de 2024, a maior parte do nosso combustível – aproximadamente 63% – foi fornecida pela Raízen Combustíveis Ltda, com combustível adicional fornecido pela Air BP Brasil Ltda e Vibra Energia (antiga BR Distribuidora). Os contratos de fornecimento de combustíveis podem ser rescindidos por vários motivos, incluindo o descumprimento de algumas obrigações contratuais, o não pagamento de faturas ou a ocorrência de liquidação judicial ou extrajudicial. As distribuidoras também podem enfrentar desafios para garantir o abastecimento, como dificuldades com a importação ou distribuição de combustível. Se não conseguirmos obter combustível em condições semelhantes de fornecedores alternativos, nossos negócios poderiam ser afetados adversamente.

Somos particularmente dependentes da Embraer, ATR e Airbus para nossas operações, e nossos negócios podem ser adversamente impactados se as entregas destas empresas forem afetadas, se as aeronaves dessas empresas ficarem indisponíveis ou sujeitas a manutenção significativa ou se o público tiver uma percepção negativa de nossas aeronaves.

Com o crescimento de nossa frota, nossa dependência da Embraer, ATR e Airbus também aumentou. Em 31 de dezembro de 2024, nossa frota operacional consistia em 57 E-Jets da Embraer, 32 aeronaves ATR, 56 Airbus narrowbody e 12 Airbus widebody. Além disso, operamos 20 aeronaves Cessna Cavarans, cada uma com 9 assentos para passageiros.

Os riscos relacionados à Embraer, ATR e Airbus incluem: (i) nossa falha ou incapacidade de obter peças de aeronaves da Embraer, ATR ou Airbus ou serviços de suporte relacionados em tempo hábil devido à alta demanda ou a outros fatores, (ii) a emissão, pelas autoridades aeronáuticas, de diretivas que restrinjam ou proíbam o uso de aeronaves da Embraer, ATR ou Airbus, (iii) a percepção pública adversa de um fabricante como resultado de um acidente ou outra publicidade negativa ou (iv) atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de novas aeronaves e o tempo que levamos para providenciar a entrega dessas aeronaves pela Embraer, ATR e Airbus ou por um fornecedor terceirizado.

Nossa capacidade de obter essas novas aeronaves da Embraer, ATR e Airbus pode ser afetada por diversos fatores, incluindo (i) a Embraer, ATR ou Airbus podem se recusar a cumprir as obrigações assumidas nos contratos de entrega de aeronaves ou ter sua capacidade financeiramente limitada, (ii) eventos como incêndio, greve ou outro evento que afete a capacidade da Embraer, da ATR ou da Airbus de cumprir suas obrigações contratuais de forma completa e pontual e (iii) qualquer incapacidade de nossa parte de obter financiamento para aeronaves ou qualquer recusa da Embraer, da ATR ou da Airbus de fornecer apoio financeiro. Fomos e podemos continuar a ser afetados por qualquer falha ou incapacidade da Embraer, ATR, Airbus ou outros fornecedores de fornecer peças de reposição suficientes em tempo hábil, o que poderia resultar em manutenção não programada ou não planejada e resultar na retirada temporária da aeronave relevante de nossa operação. Qualquer indisponibilidade de aeronaves ou suspensão de operações diminuiria a receita de passageiros, aumentaria os custos de reacomodação de passageiros e afetaria adversamente nossos negócios, resultados financeiros e nossa capacidade de executar com sucesso nossa estratégia de crescimento.

Dependemos de contratos com terceiros para fornecer a nós e aos nossos clientes instalações e serviços que são essenciais para nossos negócios, e a rescisão ou o não cumprimento desses contratos pode nos afetar.

Firmamos acordos com terceiros contratados para fornecer determinadas instalações e serviços necessários para nossas operações, como manutenção de aeronaves, manuseio de solo, manuseio de bagagens e serviços de televisão e internet para nossos voos. Todos esses contratos estão sujeitos a rescisão em um curto prazo. A perda ou a expiração desses contratos ou nossa incapacidade de renová-los ou de negociar novos contratos com outros fornecedores em termos e condições comparáveis ou de forma alguma poderia prejudicar nossos negócios e resultados operacionais. Além disso, o fato de dependermos de terceiros para fornecer serviços essenciais em nosso nome nos dá menos controle sobre os custos, a eficiência, a pontualidade e a qualidade desses serviços. Qualquer terceiro pode deixar de cumprir seus compromissos de serviço, sofrer interrupções no sistema que prejudiquem sua capacidade de cumprir as obrigações que nos são devidas ou enfrentar a rescisão de seu contrato. Se algum contratado terceirizado não funcionar adequadamente, ou se os serviços forem interrompidos, poderemos ter nossas receitas reduzidas, aumento de despesas ou até mesmo ser impedidos de operar voos ou oferecer outros serviços aos clientes. Além disso, nossa reputação pode ser afetada adversamente se nossos clientes acreditarem que nossos serviços ou instalações não são confiáveis ou insatisfatórios.

Atrasos ou falhas por parte de fabricantes de equipamentos originais, arrendadores, fornecedores ou provedores de manutenção para cumprir suas obrigações podem nos afetar

4.1 Descrição dos fatores de risco

adversamente.

Contamos com arrendadores e fornecedores, fornecedores de aeronaves e motores e fornecedores de manutenção para atender às nossas necessidades operacionais, incluindo a entrega pontual de aeronaves, peças de reposição e serviços de manutenção. Atrasos ou falhas dessas partes no cumprimento de suas obrigações contratuais podem afetar significativamente nossas operações e desempenho financeiro. Por exemplo, podemos sofrer atrasos no recebimento de peças de reposição, cronogramas de entrega de aeronaves adiados e interrupções nos serviços de manutenção. Esses desafios podem levar a um aumento do número de aeronaves aterradas, redução da disponibilidade da frota e ajustes em nossos cronogramas operacionais, o que pode nos afetar adversamente.

Não podemos garantir que esses terceiros cumprirão seus compromissos contratuais no prazo ou de forma alguma. Se ocorrerem atrasos ou não desempenho, podemos precisar fazer ajustes em nossos cronogramas operacionais, incluindo o adiamento ou cancelamento de voos, o que pode resultar em insatisfação do cliente, redução de receitas, aumento dos custos de acomodação de passageiros e outras despesas. Em alguns casos, podemos incorrer em despesas inesperadas para alugar aeronaves de reposição, obter peças de reposição alternativas ou atender a necessidades de manutenção imprevistas. Além disso, podemos precisar fazer investimentos não planejados para mitigar o impacto operacional de aeronaves aterradas, o que pode nos afetar adversamente. Atrasos na entrega de novas aeronaves também podem prejudicar nossa capacidade de expandir nossa frota, substituir aeronaves mais antigas e executar com sucesso nossos planos de crescimento. Problemas prolongados com arrendadores, fornecedores ou provedores de manutenção, particularmente com aqueles fornecedores dos quais dependemos mais, podem afetar adversamente nossas operações, nossos negócios e nosso desempenho financeiro.

A General Electric é a única fabricante e fornecedora dos motores CF34 em nossos E-Jets Embraer e, juntamente com a Safran, por meio da CFM International, dos motores LEAP em nossos Airbus A320neos de próxima geração. A Pratt & Whitney é a única fabricante e fornecedora dos motores PW 127M em nossas aeronaves ATR 72 e motores para nossas aeronaves Embraer E2s, enquanto a Rolls Royce é a única fabricante dos motores Trent 700 e Trent 7000 para nossas aeronaves A330. Como os preços desses motores e peças são pagos em dólares americanos, eles estão sujeitos a flutuações nas taxas de câmbio, o que pode nos levar a incorrer em despesas adicionais substanciais no caso de valorização do dólar americano. Também terceirizamos toda a manutenção de motores de nossa frota de E-Jets da Embraer e Airbus A320neo de última geração para a General Electric, de nossa frota de ATRs para a Pratt & Whitney e a manutenção de motores de nossa frota de A330 para a Rolls Royce. Se a General Electric, a Rolls Royce ou a Pratt & Whitney não puderem cumprir suas obrigações contratuais ou se não pudermos adquirir motores de fornecedores alternativos em termos aceitáveis, poderemos perder os benefícios que obtemos de nossos contratos atuais com a General Electric, Pratt & Whitney e Rolls Royce. Esse cenário pode resultar em custos de transição substanciais ou na suspensão de determinadas operações de aeronaves devido à necessidade de manutenção não programada ou não planejada, durante o período em que estas obrigações contratuais não estão a ser cumpridas.

f) Seus clientes:

Se os resgates reais pelos membros do Azul Fidelidade forem maiores do que o esperado, ou se os custos relacionados ao resgate de pontos de recompensa aumentarem, poderemos ser afetados negativamente.

Obtemos a maior parte de nossas receitas do Azul Fidelidade por meio da venda de pontos Azul Fidelidade a parceiros comerciais. No entanto, o processo de ganhos não está completo quando os pontos são vendidos, uma vez que incorremos na maior parte de nossos custos relacionados ao Azul Fidelidade no momento do resgate efetivo dos pontos por nossos membros do Azul Fidelidade. Como não incorremos em custos relacionados ao resgate de pontos que não são resgatados, nossa lucratividade depende, em parte, do número de pontos Azul Fidelidade acumulados que permanecem não sendo resgatados por nossos membros do Azul Fidelidade, ou "quebra" (isto é quando os pontos Azul Fidelidade não são resgatados). Se não conseguirmos precificar adequadamente nossos pontos ou se os resgates reais excederem nossas expectativas, a lucratividade do Azul Fidelidade e, consequentemente, nossa própria lucratividade, poderão ser afetadas negativamente. Além disso, se os resgates reais excederem nossas expectativas, poderemos não ter dinheiro suficiente em caixa para cobrir todos os custos reais de resgate, o que poderia nos afetar adversamente de forma relevante.

g) Setores da economia nos quais o emissor atue:

O setor aéreo é caracterizado por altos custos fixos e receitas relativamente elásticas, o que torna difícil reduzir despesas de forma rápida em resposta a quedas de receita, o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.

4.1 Descrição dos fatores de risco

O setor aéreo é caracterizado por baixas margens de lucro bruto; altos custos fixos – incluindo custos com propriedade e leasing de aeronaves, instalações, pessoal, licenças de sistema de tecnologia da informação, treinamento e seguro - e receitas que, em geral, apresentam elasticidade substancialmente maior do que os custos. Os custos operacionais de cada voo permanecem praticamente inalterados independentemente do número de passageiros transportados, então mesmo que haja uma mudança pequena no número de passageiros, no preço da tarifa ou no mix de tráfego pode ter um impacto significativo nos resultados operacionais e financeiros.

Esperamos incorrer em custos fixos adicionais, inclusive dívida contratual, à medida que arrendamos ou adquirimos novas aeronaves e outros equipamentos para suportar nossa estratégia de crescimento ou outras necessidades. Atualmente, assumimos contratualmente o compromisso de adquirir 110 aeronaves, 94 diretamente dos fabricantes e 16 de arrendadores.

Tendo em vista nossos custos fixos, podemos (i) ter capacidade limitada de obter financiamento adicional; (ii) ser obrigados a dedicar uma parte significativa de nosso fluxo de caixa para cobrir arrendamentos e outras dívidas contratuais de aeronaves; (iii) incorrer em despesas mais altas com juros ou arrendamento caso as taxas de juros aumentem; ou (iv) ter uma capacidade limitada de planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios, no setor de aviação civil, ou nas condições macroeconômicas gerais. Além disso, a volatilidade nos mercados financeiros globais pode dificultar a obtenção de financiamento para gerenciar nossos custos fixos em termos favoráveis ou de forma alguma.

Como resultado, podemos não conseguir ajustar rapidamente nossos custos fixos em resposta a flutuações em nossas receitas. Um déficit em relação aos níveis de receita esperados pode ter um efeito adverso relevante sobre nós.

Operamos em um setor altamente competitivo e as ações de nossos concorrentes podem nos afetar adversamente.

Enfrentamos intensa concorrência em determinadas rotas no Brasil, tanto de companhias aéreas regulares estabelecidas, companhias aéreas fretadas e potenciais novos entrantes em nosso mercado, bem como com relação às nossas unidades de negócios Azul Fidelidade, Azul Cargo e Azul Viagens. Em particular, a concorrência é forte em um número limitado de rotas e mercados onde nossa rede se sobrepõe à de nossos principais concorrentes. Em 31 de dezembro de 2025, 18% de nossa rede doméstica se sobrepunha à da Gol, e 13% se sobrepunham à LATAM Airlines.

As decisões de nossos concorrentes que aumentam a capacidade geral do setor ou que expandem a capacidade em regiões, mercados ou rotas específicas, bem como quaisquer outras decisões estratégicas que aumentem a participação de mercado de um concorrente, podem ter um impacto adverso relevante sobre nós. Nosso crescimento e o sucesso de nosso modelo de negócios podem estimular nossos concorrentes a adotarem estratégias similares, intensificando a competição em nossos mercados. Se esses concorrentes adotarem e executarem com sucesso modelos de negócios semelhantes, poderemos ser afetados adversamente.

Podemos enfrentar uma maior concorrência de participantes existentes e novos no mercado brasileiro. Além disso, qualquer consolidação de linhas aéreas no Brasil e na América Latina pode impactar adversamente nossos negócios, condições financeiras e resultados das nossas operações. O setor de transporte aéreo é altamente sensível a descontos nos preços e ao uso de políticas de preços agressivas. Mudanças nas práticas, inclusive com relação a taxas de alteração e cancelamento, como resultado da pandemia da COVID-19, já levaram a mais ajustes de preços entre nossos concorrentes. Outros fatores, como frequência de voos, disponibilidade de horários, reconhecimento da marca e qualidade dos serviços oferecidos (como programas de fidelidade, salas VIP em aeroportos, entretenimento a bordo e outras comodidades) também têm um impacto significativo na competitividade do mercado. Além disso, as barreiras de entrada no mercado doméstico são relativamente baixas e não podemos garantir que os concorrentes existentes ou novos em nossos mercados não oferecerão preços mais baixos, serviços mais atraentes ou expandirão a capacidade de suas rotas em um esforço para obter maior participação no mercado. Também podemos enfrentar a concorrência de companhias aéreas internacionais à medida que elas introduzem e expandem seus serviços para o Brasil. Além da concorrência entre as companhias aéreas regulares e as operadoras de fretamento, o setor aéreo brasileiro enfrenta a concorrência de alternativas de transporte terrestre, como ônibus interestaduais e automóveis. Por fim, o governo brasileiro e os órgãos reguladores podem dar preferência a novos participantes ou apoiar nossos concorrentes, como com a concessão de novos slots e slots atuais nos aeroportos brasileiros, como ocorreu anteriormente com relação a novos slots no aeroporto de Congonhas.

Além disso, os avanços tecnológicos podem reduzir a demanda por viagens aéreas. Por exemplo, novos desenvolvimentos em videoconferências e outros métodos de comunicação eletrônica podem reduzir a necessidade de reuniões presenciais, introduzindo uma nova dimensão de concorrência ao setor, à medida que os viajantes buscam substitutos mais acessíveis para as viagens aéreas.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Nosso programa Azul Fidelidade enfrenta uma concorrência significativa dos programas de fidelidade de outras grandes companhias aéreas, bem como dos programas de viajantes frequentes oferecidos por outras companhias aéreas e empresas de cartão de crédito. Os membros em potencial têm muitas alternativas de programa de passageiro frequente para escolher e selecionam com base em fatores como taxas de acúmulo e resgate, companhias aéreas e parceiros de co-branding, benefícios e reputação. Outros programas de fidelidade, juntamente com cartões de crédito proprietários centrados em viagens, podem oferecer taxas de ganho de pontos mais favoráveis ou oportunidades de resgate aprimoradas, levando os clientes a vislumbrarem essas alternativas como um valor melhor do que o programa Azul Fidelidade e seus cartões de crédito de marca. Além disso, novos concorrentes podem ter como alvo os parceiros de negócios e membros da Azul Fidelidade ou entrar no setor de marketing de fidelidade.

Nosso negócio Azul Viagens enfrenta uma concorrência significativa, inclusive de agências de viagens, operadoras de turismo, agências e mercados de viagens on-line e agências de viagens business-to-business (B2B). O sucesso do negócio da Azul Viagens depende da atratividade de seu modelo de negócios de intermediação de serviços turísticos prestados aos clientes. O desempenho e as perspectivas de crescimento do negócio da Azul Viagens podem ser afetados negativamente se não nos anteciparmos e respondermos às mudanças nas tendências do mercado e nas preferências dos clientes. Nosso negócio Azul Viagens também está sujeito a riscos de desintermediação no setor de turismo, onde os clientes podem adquirir os pacotes de viagens diretamente de fornecedores, como redes hoteleiras, locadoras de veículos, operadoras de cruzeiros e seguradoras.

Não podemos garantir que um aumento na concorrência enfrentada pelo Azul Fidelidade ou pelo Azul Viagens não terá um efeito adverso sobre o crescimento de nossos negócios, seja nestes segmentos específicos ou em geral. Se não formos capazes de nos ajustar rapidamente ao cenário competitivo em evolução em nossos mercados, isso poderá nos afetar adversamente.

Qualquer um desses eventos pode resultar em um efeito adverso material sobre nós.

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

Nosso sucesso depende de melhorias na coordenação e no desenvolvimento do controle do espaço aéreo brasileiro e da infraestrutura aeroportuária. O grande crescimento da aviação civil no Brasil nos últimos anos tem pontuado a necessidade de melhorias substanciais e investimentos governamentais nestas áreas. Problemas técnicos e operacionais nos sistemas de controle de tráfego aéreo brasileiro no passado levaram a grandes atrasos de voos, cancelamentos de voos acima do normal e aumento do congestionamento nos aeroportos. Se estes desafios persistirem ou piorarem, eles podem nos afetar e afetar nossa estratégia de crescimento de forma materialmente adversa.

Alguns aeroportos que são importantes para nossas operações possuem limitações substanciais. Por exemplo, os slots no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, são totalmente utilizados, enquanto o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, opera sob restrições, incluindo uma restrição de até 6,5 milhões de passageiros por ano, imposto pelo governo federal em janeiro de 2024. Outros aeroportos brasileiros importantes, por exemplo, Brasília, Salvador, Belo Horizonte (Confins), São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Rio de Janeiro (Galeão), têm limitado o número de direitos de pouso por dia devido às limitações de infraestrutura. Qualquer condição que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas vitais para nossa estratégia, ou que restrinja nossa capacidade de manter nossos direitos de aterragem, slots e destinos existentes e de obter novos, poderá nos afetar adversamente de forma significativa.

Novas restrições operacionais e técnicas impostas pelas autoridades brasileiras nos aeroportos que operamos ou naqueles que esperamos operar também podem nos afetar negativamente. Não podemos garantir que o governo brasileiro irá investir na infraestrutura de aviação brasileira para aumentar a de capacidade em aeroportos movimentados e, conseqüentemente, concessões adicionais de novos slots para companhias aéreas.

Similarmente, não podemos garantir que os detentores de concessões de operação dos aeroportos que atendem nossas rotas farão os investimentos necessários.

Uma maior consolidação no setor aéreo brasileiro e global pode nos afetar negativamente.

Tendo em vista o ambiente competitivo em que operamos, é possível uma maior consolidação no setor aéreo brasileiro e global, seja por meio de aquisições, joint ventures, parcerias ou alianças estratégicas. Os efeitos de tal consolidação no setor são difíceis de prever. Nossos concorrentes podem aumentar sua escala, diversidade e força financeira, potencialmente adquirindo uma vantagem competitiva sobre nós, o que nos afetaria negativamente. As consolidações dentro do setor de companhias aéreas e as

4.1 Descrição dos fatores de risco

mudanças nas alianças internacionais provavelmente afetarão o cenário competitivo do setor. Isso pode levar à formação de novas companhias aéreas e alianças com mais recursos financeiros, redes globais mais extensas e estruturas de custo mais baixas do que as nossas, o que pode nos afetar adversamente.

Na medida em que atuamos como consolidadores, podemos enfrentar desafios na integração dos negócios e operações das empresas adquiridas. Atrasos na obtenção de aprovações governamentais, custos de integração e renovação da frota mais altos do que o esperado, expectativas de sinergia não atendidas, aumento de custos e redução da eficiência operacional poderiam nos afetar adversamente. Por outro lado, se não participarmos de tais consolidações, nossos concorrentes poderiam expandir sua escala, diversidade e força financeira, potencialmente ganhando uma vantagem competitiva sobre nós e dificultando nossa capacidade de realizar todos os benefícios de nossas próprias parcerias estratégicas.

h) Regulação dos setores em que o emissor atue:

Mudanças na estrutura regulatória da aviação civil brasileira ou em outras políticas do governo brasileiro relacionadas a aviação industrial podem nos afetar negativamente.

As autoridades brasileiras de aviação, como a Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), possuem um papel significativo no monitoramento e influência sobre os desenvolvimentos no mercado de companhias aéreas do Brasil. Em junho de 2022, a ANAC reformulou as regras para alocação de *slots* nos principais aeroportos brasileiros, priorizando a eficiência operacional, como pontualidade e regularidade, como critério principal. Essas políticas podem impactar adversamente nossas operações. A pontualidade e a regularidade são avaliadas semestralmente, seguindo os calendários de verão e inverno da IATA (abril a setembro e outubro a março). O objetivo mínimo de regularidade é de 80% nos aeroportos de Congonhas, Guarulhos, Santos Dumont e Recife. Desde 2018, a pontualidade é medida por tendência estatística comparando o desempenho das companhias aéreas em cada aeroporto. *Slots* utilizados abaixo dos critérios mínimos são redistribuídos, inicialmente para novos entrantes (companhias com menos de cinco *slots* no aeroporto afetado por dia) e, posteriormente, retornam ao banco de dados de *slots* para redistribuição conforme regulamentações. Na medida em que não sejamos capazes de operar dentro do padrão estabelecido pela ANAC, nossas operações podem ser adversamente afetadas.

Em dezembro de 2018, o ex-presidente do Brasil aprovou a Medida Provisória MP 863/2018, suspendendo as restrições à propriedade estrangeira de ações das companhias aéreas brasileiras. Em 17 de junho de 2019, a Medida Provisória MP 863/2018 foi convertida na Lei nº 13.842/2019, alterando o Código Brasileiro de Aeronáutica, permitindo que 100% das ações com direito a voto de uma companhia aérea brasileira pertencessem a estrangeiros. Esta medida pode facilitar a entrada de outros *players* no mercado brasileiro de aviação, o que poderá nos afetar adversamente caso não sejamos capazes de manter o mesmo nível de serviço e nossa participação de mercado. Consulte o risco " *Operamos em um setor altamente competitivo e as ações de nossos concorrentes podem nos afetar adversamente.*" para mais informações.

Alterações no marco regulatório da aviação civil brasileira, incluindo as políticas da ANAC e/ou da INFRAERO, bem como de outras autoridades de supervisão da aviação, incluindo o Código Brasileiro de Aeronáutica, podem levar a um aumento de custos e alterar a dinâmica competitiva de nosso setor, o que pode nos afetar adversamente. Além disso, outras políticas do governo brasileiro relativas à indústria da aviação podem nos afetar adversamente. Não há garantia de que o governo brasileiro não imporá mais restrições às tarifas aéreas, e tais medidas podem ter um impacto material em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais. Além disso, não podemos garantir que a operação de serviços de transporte aéreo continuará a não depender de uma concessão pelo Poder Público. Mudanças regulatórias que exijam um nível significativo de recursos à conformidade com as novas regulamentações da aviação, por exemplo, poderiam levar a gastos adicionais, consequentemente, nos afetando adversamente.

Para obter uma descrição das mudanças recentes na estrutura regulatória da aviação civil brasileira e da legislação pendente com relação à estrutura regulatória da aviação civil brasileira, consulte o item 1.6 deste Formulário de Referência.

Somos particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas, de forma que determinadas condições econômicas negativas contínuas podem nos afetar negativamente, bem como afetar a nossa capacidade de obter financiamento em termos aceitáveis.

Nossas operações e o setor aéreo em geral são particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas. Condições econômicas adversas, como altas taxas de desemprego, um mercado de crédito restrito, crescimento baixo ou negativo do PIB, taxas de câmbio desfavoráveis, aumento das despesas operacionais de negócios, confiança e poder de compra reduzidos do consumidor, podem levar à redução dos gastos com viagens de lazer e de negócios. Para muitos consumidores, as viagens de lazer são uma despesa discricionária, e os viajantes de curta distância, em particular, podem optar por viagens de superfície como alternativa a viagens aéreas. A pandemia do COVID-19 exacerbou estas tendências,

4.1 Descrição dos fatores de risco

com os viajantes de negócios e outros viajantes cada vez mais substituindo as viagens aéreas por ferramentas de comunicação virtual, como videoconferências e plataformas de comunicação de negócios. Não há garantia de que as viagens de negócios irão se recuperar aos níveis pré-COVID-19.

A recente recessão no Brasil, em conjunto com a instabilidade política, afetou adversamente os setores com gastos significativos em viagens, como o governo, petróleo e gás, mineração e construção. Além das reduções nas taxas de ocupação, a redução dos gastos com viagens de negócios também afeta a qualidade da demanda, afetando negativamente nossa capacidade de vender tantos bilhetes de alto rendimento.

Não podemos prever os acontecimentos macroeconômicos ou seu impacto sobre nós, inclusive a volatilidade da taxa de câmbio e o aumento dos preços dos combustíveis, particularmente considerando a guerra entre a Rússia e a Ucrânia, o conflito entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio (incluindo o Hamas, Hezbollah e Houthis), e a contínua tensão política e econômica que se seguiram às eleições presidenciais do Brasil em 2022, mas continuamos esperando enfrentar pressões inflacionárias, esses aumentos de preços podem afetar de forma significativa e adversa nossos negócios, condições financeiras e resultados das operações.

Qualquer mudança significativa nos mercados financeiros globais ou na economia brasileira, causada por qualquer fator, inclusive pandemias, conflitos regionais ou internacionais, conflitos militares, turbulência no mercado associada à falência de bancos, fatores internos ou externos que sustentem a inflação persistente, entre outros fatores, podem aumentar as taxas de juros locais de curto e longo prazo. Tal disrupção pode limitar nosso acesso a novos termos de financiamento favoráveis e emissões de valores mobiliários, afetando negativamente nossos planos de crescimento e investimento. Um ambiente econômico cada vez mais adverso poderia nos afetar adversamente. Além disso, uma instabilidade significativa dos mercados de crédito, capital e financeiro pode resultar no aumento de nossos custos de empréstimo, afetando-nos negativamente.

Podemos enfrentar desafios para conseguir financiamentos em termos aceitáveis, ou de forma alguma. Poderemos precisar modificar nossos planos de aquisição de aeronaves ou incorrer em custos de financiamento mais altos do que o previsto, o que poderia impactar nossa estratégia de crescimento e operações como um todo. Essas condições também podem afetar adversamente nossa liquidez.

Nós nos beneficiamos de incentivos fiscais em nossas compras de combustível de aviação no Brasil, e esses incentivos fiscais podem ser suspensos, alterados, cancelados, revogados ou não renovados a qualquer momento nos afetando adversamente.

O preço do combustível de aviação que compramos em grande parte dos estados brasileiros é subsidiado por meio de incentivos fiscais fornecidos a nós por esses estados. Dependendo do tipo de acordo, se deixarmos de cumprir nossas obrigações nos acordos de incentivos fiscais que celebramos com esses estados, isso poderia levar a revogação, suspensão ou não renovação desses incentivos fiscais por autoridades governamentais. No entanto, mesmo que cumpramos integralmente com os termos, as autoridades podem ainda optar por o fazer se, por exemplo, já não estiverem comprometidas com o acordo.

Para a manutenção desses incentivos, devemos cumprir uma série de obrigações fiscais, trabalhistas, sociais e de proteção e controle ambiental que podem ser questionadas pelas vias administrativa e judicial, inclusive por terceiros, como o Ministério Público Federal, outros estados brasileiros, ou mesmo outras autoridades públicas.

Não podemos garantir que as leis e regulamentos aplicáveis aos incentivos fiscais ficarão inalteradas ou que estes incentivos serão efetivamente mantidos com as mesmas condições favoráveis até o término de sua vigência. Adicionalmente, não podemos renovar esses incentivos em condições similares após a expiração dos prazos atuais.

Além disso, não podemos garantir que novos incentivos fiscais serão editados por Lei após o vencimento das normas que suportam os incentivos fiscais dos quais atualmente nos beneficiamos. Além disso, não podemos garantir que, se esses novos incentivos forem criados, estaremos sujeitos a seus termos ou que seus termos e condições sejam equivalentes ou mais favoráveis do que os termos e condições atualmente em vigor. Se os incentivos fiscais já existentes forem alterados ou expirarem e não formos capazes de renová-los, ou se novos incentivos fiscais forem criados após o término dos vigentes, ou se os termos e condições de quaisquer novos incentivos forem menos benéficos para nós quanto os atualmente em vigor, também podemos ser afetados adversamente.

Novos contratos de incentivos fiscais firmados entre a Azul e os estados brasileiros observarão as regras gerais estabelecidas por meio da Lei Complementar nº 160/17. Regimes tributários concedidos antes da promulgação da Lei Complementar nº 160/17, foram validados pelo Conselho Nacional de Política Fazendária ("CONFAZ"), não podendo, portanto, ser cancelados. Embora os acordos fiscais que não sigam

4.1 Descrição dos fatores de risco

esses procedimentos possam ser revogados a qualquer tempo ou possam ter sua legalidade questionada, geralmente, os estados brasileiros não concedem novos incentivos fiscais sem atender às regras gerais estabelecidas pela Lei Complementar nº 160/2017. No entanto, se algum desses incentivos fiscais for cancelado, revogado, suspenso ou não renovado, os preços do combustível de aviação aumentariam e a empresa poderia ser forçada a reduzir seu número de voos, o que poderia levar a um impacto significativo em nossos resultados e nos afetar adversamente.

Em 20 de dezembro de 2023, o Congresso Nacional aprovou Emenda Constitucional nº 132/23, instituindo uma reforma do sistema tributário nacional. Nos termos do texto aprovado, foram extintos os seguintes tributos: (i) três tributos federais: o Imposto sobre Produtos Industrializados ("IPI"); o Programa de Integração Social Integração Social ("PIS"); e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social ("COFINS"); (ii) um tributo estadual: o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços ("ICMS"); e (iii) um tributo municipal: o Imposto sobre Serviços ("ISS"). Em substituição a esses cinco tributos, a Emenda Constitucional nº 132/23 instituiu (i) a Contribuição Sobre Bens e Serviços ("CBS"), de competência da União; e (ii) o Imposto Sobre Bens e Serviços ("IBS"), de competência compartilhada entre os Estados, o Distrito Federal e os Municípios. A Reforma Tributária ainda precisa ser regulamentada, por meio de Leis Complementares a serem aprovadas pelo Congresso Nacional.

A reforma tributária também proíbe a concessão de incentivos fiscais e inclui o segmento de aviação regional na lista de serviços que estarão sujeitos a um regime tributário específico. No entanto, leis complementares ainda precisam ser aprovadas pelo Congresso Nacional para regulamentar integralmente a reforma introduzida pela Emenda Constitucional nº 132/23. Essas leis definirão o CBS e o IBS, inclusive o regime tributário específico aplicável ao segmento regional. Por conseguinte, não é possível determinar atualmente os efeitos totais desta reforma fiscal.

Além disso, o Projeto de Lei nº 2.337/2021 foi aprovado pela Câmara dos Deputados do Brasil, que ainda não foi votado pelo Senado brasileiro. Esta iniciativa propõe uma reforma profunda das regras do imposto de renda, com o objetivo principal de revogar a isenção de imposto de renda na distribuição de dividendos pelas empresas brasileiras (e impor uma alíquota de 15%) e extinguir a possibilidade de dedução de despesas no pagamento de juros sobre capital próprio, estendendo o prazo mínimo de amortização para ativos intangíveis, modificando as leis de imposto de renda relativas a investimentos em fundos de investimento brasileiros e reduzindo a alíquota de imposto de renda pessoa jurídica e contribuição social sobre o lucro líquido, entre outras mudanças.

Certas leis tributárias podem estar sujeitas a várias interpretações controversas pelas autoridades fiscais, e qualquer aumento no valor da tributação como resultado de contestações de nossas posições fiscais pode afetar adversamente nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais. Além disso, estamos sujeitos a inspeções das autoridades fiscais nos níveis federal, estadual e municipal. Como resultado de tais inspeções, nossas posições fiscais podem ser contestadas pelas autoridades fiscais, com base nas mesmas bases de nossas disputas atuais. Não há garantia de que as provisões para tais processos (se houver) serão corretas, que nenhuma exposição fiscal adicional será identificada e que nenhuma reserva fiscal adicional será exigida para qualquer exposição fiscal. O fisco brasileiro vem intensificando o número de fiscalizações. Quaisquer processos judiciais e administrativos relacionados a questões tributárias perante os tribunais, incluindo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais ("CARF") e os tribunais administrativos estaduais e municipais, podem nos afetar adversamente.

Alterações na legislação tributária ou na interpretação considerada para tais normas na esfera administrativa ou no judiciário podem aumentar os encargos tributários aos quais estamos sujeitos, afetando adversamente os resultados da Companhia.

O estado brasileiro, em âmbito federal ou estadual, constantemente propõe alterações nos regimes tributários em vigor, modificando os encargos tributários que recaem sobre nós. Essas alterações incluem modificações nas alíquotas vigentes e, ocasionalmente, a criação de tributos temporários, cujos recursos são destinados para fins estabelecidos pelo governo. Além disso, devido à complexidade do sistema tributário brasileiro, o entendimento e a interpretação de certas normas e tratamentos fiscais podem ser revisitados nas esferas administrativas e judiciária, o que pode alterar de forma adversa nosso resultado.

Recentemente, foi promulgada a Emenda Constitucional nº 132/2023 e a Lei Complementar nº 214/2025, que instituem uma ampla reforma no sistema tributário sobre o consumo, com a substituição de diversos tributos (tais como ICMS, IPI, ISS, PIS e COFINS) por novos tributos de base ampla — o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), além do Imposto Seletivo (IS). Embora a parte da regulamentação da reforma ainda esteja em discussão, a sua implementação ocorrerá de forma gradual ao longo dos próximos anos e poderá demandar adaptações operacionais e sistêmicas significativas, além de afetar a carga tributária efetiva incidente sobre diferentes atividades da Companhia. Haverá um período de transição a partir de 2026, com implementação total da CBS em 2027 e do IBS em 2033. Não é possível prever como essa nova legislação será interpretada ou aplicada, se será alterada antes de entrar em vigor ou posteriormente, nem como afetará nossos negócios,

4.1 Descrição dos fatores de risco

condição financeira e resultados operacionais. Não podemos assegurar que essa reforma, bem como eventuais mudanças ou divergências de interpretação, não terão efeitos adversos não apenas sobre nós, mas também sobre diversos setores da economia brasileira e os mercados em que atuamos.

Adicionalmente, estão em debate propostas legislativas e administrativas que buscam alterar o regime de tributação sobre lucros e dividendos distribuídos por pessoas jurídicas, que atualmente são isentos de imposto de renda no Brasil, bem como a dedutibilidade de juros sobre capital próprio. Caso tais alterações venham a ser aprovadas, total ou parcialmente, poderá haver elevação da carga tributária incidente sobre a distribuição de resultados aos acionistas e, conseqüentemente, redução dos lucros líquidos disponíveis para pagamento de dividendos e/ou aumento da alíquota efetiva de tributação da Companhia.

Essas mudanças também podem impactar a estrutura de capital e a política de remuneração aos acionistas, exigindo eventuais revisões em estratégias financeiras e societárias adotadas pela Companhia. Especificamente com relação aos dividendos, em 18 de março de 2025, o Governo Federal apresentou o Projeto de Lei nº 1.087/2025 (PL 1.087/25), que busca instituir a tributação sobre dividendos e alterar outras regras relativas à tributação de pessoas físicas no Brasil. Recentemente, a Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei nº 1.087/2025, que agora segue para apreciação e votação no Senado Federal. Caso seja aprovado pelo Senado, o projeto será encaminhado para sanção presidencial. Se sancionado, o PL 1.087/25 passará a vigorar a partir do ano-calendário de 2026. De acordo com sua redação atual, o PL 1.087/25 estabelece que, a partir de janeiro de 2026, o pagamento, crédito, repasse ou distribuição de lucros ou dividendos pela mesma pessoa jurídica ao mesmo indivíduo residente no Brasil, em valor superior a R\$ 50.000,00 dentro do mesmo mês, estará sujeito à retenção do Imposto de Renda da Pessoa Física na Fonte (IRPFM) à alíquota de 10% sobre o valor total pago, creditado ou distribuído, sem qualquer dedução permitida. O texto aprovado do PL 1.087/25 prevê que os lucros e dividendos referentes a resultados apurados até o exercício de 2025 e aprovados até 31 de dezembro de 2025 não estarão sujeitos à retenção, desde que o pagamento, crédito, repasse ou distribuição ocorra até 2028 e observe os termos previstos no ato de aprovação celebrado até 31 de dezembro de 2025. Nesses casos, não haverá incidência de Imposto de Renda da Pessoa Física, nem obrigação de retenção pela entidade pagadora. Além disso, os dividendos pagos a beneficiários estrangeiros (não residentes) estarão sujeitos à retenção na fonte à alíquota de 10% no momento da remessa, independentemente do valor distribuído, ressalvadas as hipóteses de não incidência previstos em lei.

Além disso, devido à complexidade do sistema tributário brasileiro, o entendimento e a interpretação de determinadas normas fiscais podem variar ao longo do tempo, inclusive nas esferas administrativa e judicial, o que pode gerar exposições não previstas e impactar adversamente os resultados financeiros da Companhia.

Não há garantias de que mudanças legislativas, regulatórias ou jurisprudenciais, inclusive aquelas oriundas da reforma tributária ou relativas à tributação de lucros e dividendos, não resultem em efeitos adversos relevantes para os negócios, desempenho e posição financeira da Companhia. Além disso, a modificação, suspensão, cancelamento ou não renovação de benefícios ou incentivos fiscais atualmente aplicáveis também pode impactar negativamente a Companhia de forma material.

Estamos sujeitos a custos e riscos associados à mudança de leis e regulamentações que afetam nossos negócios, inclusive aquelas relacionadas à venda de produtos de consumo. Especificamente, os desenvolvimentos nas leis de proteção de dados e privacidade podem prejudicar nossos negócios, condição financeira ou resultados operacionais.

Operamos em um ambiente regulatório e jurídico complexo, nos expondo a riscos de conformidade e litígio que podem afetar significativamente nossos resultados operacionais. Essas leis podem mudar, às vezes significativamente, devido a eventos políticos, econômicos ou sociais. Algumas das leis e regulamentações federais, estaduais ou locais no Brasil mais importantes que nos afetam incluem: aquelas relacionadas a produtos de consumo, responsabilidade pelo produto ou proteção ao consumidor; aquelas relacionadas a práticas de marketing e vendas; leis trabalhistas e empregatícias, incluindo leis de salário e hora-extra; leis tributárias ou suas interpretações; leis e regulamentações de proteção de dados e privacidade; e leis e regulamentações de valores mobiliários e câmbio.

Por exemplo, as leis de proteção de dados e privacidade estão sendo desenvolvidas para refletir as mudanças culturais e dos consumidores em relação à proteção de dados pessoais. Estas leis podem ser interpretadas de formas que podem prejudicar nossas operações. Não há garantia de que teremos recursos financeiros suficientes para cumprir quaisquer novas regulamentações ou competir com sucesso no contexto de um ambiente regulatório em constante mudança.

Quaisquer novas leis ou regulamentações promulgadas ou aprovadas no Brasil ou em outras jurisdições em que operamos podem nos impor obrigações regulatórias não previstas anteriormente. Isso pode exigir que incorramos em custos adicionais para implementar mudanças ou controles operacionais e

4.1 Descrição dos fatores de risco

sistêmicos dentro dos prazos exigidos. Caso não sejamos capazes de cumprir as exigências, podemos enfrentar restrições a nossas operações.

i) Países estrangeiros onde o emissor atue:

Os acontecimentos e as percepções de riscos em outros países, inclusive em outros mercados emergentes, nos Estados Unidos e na Europa, bem como os acontecimentos relacionados a conflitos militares, podem afetar adversamente a economia brasileira e o preço dos valores mobiliários brasileiros, inclusive o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

O mercado de valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras é influenciado pelas condições econômicas e de mercado no Brasil e, em graus variados, pelas condições de mercado em outros mercados latino-americanos e emergentes, bem como nos Estados Unidos, Europa e outros países. Caso as condições dos mercados globais ou da economia se deteriorarem, as empresas brasileiras poderão enfrentar impactos adversos em seus negócios. O enfraquecimento da economia global nos últimos anos tem sido caracterizado por fatores como níveis mais baixos de confiança do consumidor e das empresas, diminuição do investimento empresarial, redução dos gastos do consumidor, maior desemprego, redução da renda e do valor dos ativos, crescimento global reduzido, falências bancárias, inflação persistente, volatilidade da moeda e disponibilidade limitada de crédito e acesso a capital. As condições econômicas e de mercado em outros países, incluindo os Estados Unidos, os países europeus, e os mercados emergentes, podem afetar a disponibilidade de crédito e o volume de investimento estrangeiro no Brasil e em outros países em que fazemos negócios, em graus variados. Por exemplo, a turbulência do mercado causada por falências bancárias nos Estados Unidos em março de 2023 demonstra os riscos financeiros aos quais estamos expostos. Os desenvolvimentos ou as condições econômicas em outros países de mercados emergentes afetaram significativamente a disponibilidade de crédito para empresas brasileiras, levando a saídas substanciais de fundos do Brasil e uma diminuição dos investimentos estrangeiros no Brasil, o que afetou as perspectivas de crescimento da economia brasileira. Qualquer um desses fatores pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos resultados operacionais e condição financeira.

Além disso, os acontecimentos globais relacionados à invasão da Ucrânia pela Rússia (i) contribuíram para o aumento dos preços da energia, do petróleo e de outras commodities, (ii) geraram incertezas nos mercados de capitais globais, o que levou a aumento da volatilidade de preços nos mercados de ações dos Estados Unidos e da Europa, e (iii) redesenharam as políticas de sanções internacionais. As ações militares russas e as sanções subsequentes podem afetar negativamente a economia global e os mercados financeiros, potencialmente levando à instabilidade e à redução de liquidez nos mercados de capitais, principalmente se as sanções persistirem por um período prolongado ou se as tensões geopolíticas resultarem em operações militares ampliadas em escala global. Além disso, a recente guerra entre a Rússia e a Ucrânia, acompanhado do impacto das sanções contra a Rússia e a possibilidade de atos de retaliação podem resultar em um aumento dos ataques cibernéticos.

Além disso, as recentes tensões globais decorrentes do conflito entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio (incluindo o Hamas, Hezbollah e Houthis) perturbaram e podem continuar a perturbar o ambiente econômico regional ou global. Os efeitos em nossos negócios, bem como a duração e a gravidade desses efeitos na economia global (incluindo interrupções na cadeia de suprimentos global, inflação, aumento das taxas de juros e imposição de sanções) são inerentemente imprevisíveis.

Os riscos políticos permanecem, principalmente, da continuidade da guerra na Ucrânia, do conflito entre Israel e grupos militantes no Oriente Médio, a relação de médio prazo entre os Estados Unidos e a China, a incerteza sobre as instabilidades governamentais na Europa e outros riscos geopolíticos regionais, bem como tendências, como o aumento do protecionismo econômico, *onshoring* e *nearshoring*. Além disso, com Donald J. Trump assumindo a presidência dos EUA novamente em 2025, as mudanças previstas nas políticas econômicas, comerciais e fiscais dos Estados Unidos e nas relações exteriores podem influenciar ainda mais as economias globais e regionais e a dinâmica do mercado.

Em 5 de novembro de 2024, Donald Trump foi eleito para um segundo mandato como Presidente dos Estados Unidos e assumiu o cargo em janeiro de 2025. Desde seu retorno ao poder, o governo Trump tem reforçado políticas econômicas de caráter protecionista, incluindo a ampliação de tarifas sobre diversos produtos originários de parceiros comerciais estratégicos, como China, EU e Brasil.

As nossas operações dependem de equipamentos, tecnologias e serviços provenientes dos Estados Unidos e de outros países, muitos dos quais podem ser impactados por essas medidas. As interrupções resultantes podem gerar custos mais elevados ou atrasos na aquisição de materiais críticos.

No caso específico do Brasil, o governo dos Estados Unidos anunciou a imposição de uma tarifa de 50% sobre certas importações brasileiras, incluindo bens industriais, com vigência a partir de 6 de agosto de 2025, salvo exceções específicas como no setor de aviação em que foi de 10%. As justificativas

4.1 Descrição dos fatores de risco

apresentadas pelo governo dos Estados Unidos incluem preocupações com supostas restrições de compromissos comerciais e de direitos humanos. A adoção dessa tarifa tem potencial para reduzir a competitividade das exportações brasileiras nesses segmentos, afetar fluxos comerciais bilaterais e gerar impactos negativos sobre cadeias produtivas e setores exportadores relevantes para a economia brasileira, o que pode impactar nossa Companhia, não sendo possível garantir que essas tarifas aumentarão ainda mais.

A materialização desses riscos pode afetar o crescimento global, aumentar a volatilidade da economia brasileira e diminuir o interesse dos investidores em ativos do Brasil e de outros países nos quais atuamos. Isso, por sua vez, pode afetar de forma relevante e adversa o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, dificultando nosso acesso aos mercados de capitais e, consequentemente, o financiamento de nossas operações no futuro. Seu impacto potencial nos mercados de capitais brasileiros e em nossas operações comerciais continua sendo um risco significativo.

Podemos não conseguir expandir nossas operações para ou nos Estados Unidos e na Europa e podemos ser afetados negativamente se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se não conseguirmos cumprir as estruturas regulatórias da aviação civil dos Estados Unidos e da Europa.

Não podemos garantir que as leis e regulamentações das jurisdições nas quais operamos (incluindo, sem limitação, regulamentações de imigração e segurança, que afetam diretamente os passageiros) permanecerão como estão ou que novas leis adversas a nós não serão promulgadas. Qualquer um desses eventos pode afetar negativamente a nós e nossa capacidade de sustentar ou expandir nossas operações internacionais.

Por exemplo, a FAA (*Federal Aviation Administration*) audita periodicamente as autoridades reguladoras da aviação de outros países, dando uma classificação nos termos da Avaliação Internacional de Segurança da Aviação (IASA). O Brasil é atualmente "Categoria 1", o que significa que o Brasil está em conformidade com os requisitos de segurança da ICAO (*International Civil Aviation Organization*). No entanto, não podemos garantir que o Brasil continuará a atender aos padrões internacionais de segurança, e não temos controle direto sobre sua conformidade com as diretrizes da IASA.

Se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se não conseguirmos cumprir as estruturas regulatórias da aviação civil dos Estados Unidos e da Europa, nossa capacidade de manter ou expandir os serviços para ou nos Estados Unidos e na Europa poderá ser restringida, o que, por sua vez, poderá nos afetar negativamente.

j) Questões sociais:

O surto de doenças altamente contagiosas em todo o mundo, como a pandemia da COVID-19, causou e pode continuar causando um efeito material adverso nos nossos negócios, condição financeira, liquidez e resultado de operações.

Surtos de doenças, como a pandemia de COVID-19, ou potenciais surtos de doenças, juntamente com as respostas governamentais a eles, causaram e podem causar impactos significativos nas condições macroeconômicas e financeiras globais e brasileiras. Isso inclui interrupções nas cadeias de suprimentos, fechamento e interrupção de muitos negócios, perda de receita, aumento do desemprego e estagnação e contração econômica.

A pandemia de COVID-19 também resultou em aumento significativo da volatilidade nos mercados financeiros e nos indicadores econômicos brasileiros e internacionais, incluindo taxas de câmbio, taxas de juros e spreads de crédito. Por exemplo, em março de 2020, como resultado do aumento da volatilidade, o valor dos ativos na bolsa de valores da B3 diminuiu de forma significativa e rápida, acionando seu *circuit breaker* oito vezes. Movimentos repentinos ou inesperados nesses fatores de mercado resultaram, e podem resultar no futuro, em perdas financeiras associadas à nossa carteira de negociação ou ativos financeiros, o que pode deteriorar nossa condição financeira. Medidas tomadas por autoridades governamentais em todo o mundo, incluindo o Brasil, para estabilizar os mercados e apoiar o crescimento econômico podem não ser suficientes para controlar a alta volatilidade ou evitar reduções sérias e prolongadas na atividade econômica. Além disso, como resultado da pandemia de COVID-19, o acesso às linhas de crédito tornou-se restrito, impactando negativamente e potencialmente continuando a impactar nossas despesas financeiras e capacidade de financiar nossas operações.

Além disso, as medidas de distanciamento social impostas pelas autoridades governamentais para

4.1 Descrição dos fatores de risco

conter a propagação da pandemia de COVID-19, como medidas de quarentena, restrições de viagens e cancelamento de convenções de negócios e shows, entre outras, resultaram em um declínio acentuado nas viagens aéreas em 2020 e 2021. Experimentamos um declínio significativo na demanda de passageiros e reservas para viagens de negócios e lazer. Tais medidas, combinadas com a retração do mercado causada pela pandemia de COVID-19, tiveram impactos negativos no desempenho de nossos negócios e nos resultados operacionais. Embora os casos tenham diminuído globalmente e muitas dessas restrições tenham sido suspensas, não há como prever se novos padrões de contágio, aumento da gravidade da doença ou outros fatores relacionados à pandemia de COVID-19 ou outros surtos de doenças, como a acessibilidade ou eficácia de quaisquer vacinas desenvolvidas em resposta a qualquer pandemia, podem levar a um novo endurecimento dessas políticas ou à imposição de novas e diferentes restrições.

Em abril de 2020, em resposta à incerteza causada pela pandemia de COVID-19, que impactou severamente a demanda de tráfego aéreo, operamos apenas 70 voos diretos por dia para 25 cidades, representando uma redução de 90% de nossa capacidade planejada consolidada em termos de ASKs para aquele mês. Como resultado, reduzimos significativamente a capacidade do plano original em 2020.

À medida que a demanda por viagens aéreas se recuperou mais rapidamente do que o previsto após o declínio global nos casos de COVID-19 e o levantamento das restrições de viagens, os fornecedores e muitos dos aeroportos com os quais trabalhamos experimentaram uma escassez aguda de pessoal. Isso levou a um aumento de atrasos, cancelamentos de voos e, em certos casos, restrições à capacidade de passageiros ou ao número de voos de ou para determinados aeroportos. Além disso, encontramos desafios no recrutamento e retenção de pessoal suficiente para gerenciar cronogramas significativamente expandidos, o que exigia a oferta de aumentos substanciais nos salários e outros benefícios para atrair e reter pilotos e outros funcionários. Não podemos garantir que interrupções contínuas ou futuras na cadeia de suprimentos ou escassez de pessoal não impeçam nossas operações ou as de nossos parceiros terceirizados e os aeroportos que atendemos. Da mesma forma, não podemos garantir a aquisição no momento necessário de todos os produtos e serviços necessários de que necessitamos no decurso dos nossos negócios, ou a identificação bem-sucedida de alternativas adequadas.

A capacidade de atrair e reter passageiros também depende, em parte, de nossa reputação e da percepção pública e das preocupações com a saúde e a segurança das viagens em geral, principalmente das viagens aéreas. Os riscos reais ou percebidos de infecção em nossos voos tiveram, e podem continuar a ter, um efeito adverso material na confiança do público nas viagens aéreas, potencialmente prejudicando nossa reputação e negócios. Esperamos continuar incorrendo em custos relacionados ao COVID-19 relacionados à higienização do avião, implementação de protocolos de higiene aprimorados e tomada de medidas adicionais para limitar infecções entre funcionários e passageiros. Além disso, a indústria pode permanecer sujeita a requisitos aprimorados de saúde e higiene destinados a lidar com futuros surtos. A implementação dessas medidas pode ser cara e demorada.

Surtos de doenças, como a pandemia de COVID-19, também podem exacerbar outros riscos descritos nesta seção "Fatores de risco", incluindo, mas não se limitando a nossa competitividade, flutuações na demanda por nossos serviços, mudanças nas preferências do consumidor e nossa quantidade substancial de endividamento pendente.

Aumentos nos benefícios trabalhistas, disputas sindicais, greves e outros distúrbios relacionados aos trabalhadores podem nos afetar negativamente.

Nosso negócio exige muita mão de obra, com as despesas relacionadas à nossa força de trabalho (salários e benefícios) representando 16,9%, 14,3% e 13,5% de nossas despesas operacionais totais para os anos de 2024, 2023 e 2022, respectivamente. Todos os funcionários das companhias aéreas brasileiras, inclusive os nossos, são representados por sindicatos regionais de aviação e por dois sindicatos nacionais: (i) o Sindicato Nacional Aeronautas e (ii) o Sindicato Nacional dos Aeroviários. Ajustes salariais e de custo de vida são negociados anualmente entre esses sindicatos e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), que representa todas as companhias aéreas brasileiras. As condições e jornadas de trabalho do aeronauta são reguladas pela legislação federal e pelos regulamentos específicos da ANAC. Os termos e condições futuros das convenções coletivas do trabalho podem se tornar mais caros para nós como resultado negociações obrigatórias entre os sindicatos e o SNEA. Além disso, determinados grupos de funcionários, como pilotos e técnicos de manutenção de aeronaves têm habilidades altamente especializadas e não podem ser facilmente substituídos, o que pode causar um efeito adverso se o tamanho de nossos negócios aumentar e não conseguirmos contratar profissionais qualificados. Qualquer processo trabalhista ou outra disputa trabalhista envolvendo funcionários pode nos afetar negativamente ou interferir em nossa capacidade de realizar nossas operações comerciais normais.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Estamos sujeitos também a investigações periódicas e regulares por parte das autoridades trabalhistas, incluindo o Ministério do Trabalho e o Ministério Público do Trabalho, para garantir a nossa conformidade com as normas e regulamentos trabalhistas, incluindo aqueles relacionados à saúde e segurança ocupacional. Essas investigações podem resultar em multas e processos que podem nos afetar de forma relevante e adversa. Por exemplo, em fevereiro de 2017, o Ministério Público do Trabalho entrou com uma ação contra nós alegando violações das normas trabalhistas, incluindo limites de jornada diária de trabalho e períodos de descanso. O Ministério Público do Trabalho pleiteou aproximadamente R\$ 66 milhões em danos punitivos.

Podemos incorrer em perdas financeiras e danos à nossa reputação devido aos riscos ESG.

Os riscos ambientais e sociais são considerados questões materiais para o nosso negócio, pois podem afetar a criação de valor compartilhado no curto, médio e longo prazo, ambos do ponto de vista de nossa organização e de nossos principais stakeholders. Ainda, entendemos risco ambiental e social como a possibilidade de perdas decorrentes da exposição a eventos ambientais e sociais decorrentes das nossas atividades. Também reconhecemos o risco climático como um risco ambiental e social emergente. A mudança climática é um risco aos nossos clientes, fornecedores e nossas operações, incluindo bens e equipamentos. Para obter mais informações sobre os riscos associados às mudanças climáticas, consulte *“Estamos sujeitos a riscos associados às mudanças climáticas, incluindo o aumento da regulamentação de nossas emissões de CO2, mudanças nas preferências do consumidor e o potencial aumento dos impactos de eventos climáticos severos em nossas operações e infraestrutura”*.

As empresas estão enfrentando um crescimento do escrutínio de clientes, reguladores, investidores e outras partes interessadas em relação a suas práticas e divulgações de ESG. Isso inclui práticas e divulgações relacionadas a riscos ambientais e sociais, bem como relacionadas a iniciativas de diversidade, inclusão, saúde e segurança e direitos humanos e padrões de governança. Como resultado, podemos enfrentar uma pressão para melhorar às nossas práticas e divulgações de ESG. Também podemos não conseguir concluir determinadas iniciativas ou metas, nos prazos anunciados inicialmente ou de forma alguma, devido a restrições tecnológicas, legais, de custo ou outras, que podem estar dentro ou fora do nosso controle. Além disso, ações ou declarações que possamos tomar com base em expectativas, suposições ou informações de terceiros que atualmente acreditamos serem razoáveis podem, posteriormente, ser consideradas imprecisas ou sujeitas a interpretações errôneas.

Nossa reputação e imagem de marca podem ser adversamente afetadas por qualquer falha ou insucesso em manter práticas satisfatórias relacionadas ao nosso meio ambiente, segurança, diversidade, equidade e inclusão ou outras metas sociais e de governança. Tais falhas incluem (i) qualquer falha no cumprimento de leis federais, estaduais, bem como de normativos e acordos e internacionais relacionados a questões ESG, incluindo compromissos voluntários, como os Princípios do Equador, Princípios para o Investimento Responsável e Pacto Nacional pela Erradicação do Trabalho Escravo, entre outros, (ii) percepções dos clientes sobre nossas campanhas publicitárias, acordos de patrocínio ou programas de marketing, incluindo preocupações de *greenwashing* em relação às nossas campanhas publicitárias e programas de marketing relacionados às nossas iniciativas de sustentabilidade e (iii) percepções do cliente sobre declarações feitas por nós, nossos funcionários e executivos, agentes ou outros terceiros. Danos à nossa reputação ou imagem de marca ou perda de confiança do cliente em nossos serviços podem afetar adversamente nossos negócios e resultados financeiros, bem como exigir recursos adicionais para reconstruir nossa reputação.

Se não conseguirmos, ou se houver a percepção de que não conseguimos, cumprir com iniciativas de ESG, poderemos estar sujeitos a vários outros impactos adversos, inclusive a um possível envolvimento e/ou litígio com as partes interessadas, mesmo que essas iniciativas sejam atualmente voluntárias. Por exemplo, tem havido cada vez mais alegações de *lavagem verde (greenwashing)* contra empresas que fazem reivindicações significativas de ESG, usualmente citando uma variedade de deficiências percebidas em suas ações, declarações ou metodologia, especialmente porque as percepções de sustentabilidade das partes interessadas continuam a evoluir. Este risco é observado especificamente no setor aéreo, onde reclamações associadas ao uso de "combustível de aviação sustentável" e compensações de carbono têm sido objeto de um intenso escrutínio e de responsabilidades associadas.

Além disso, novos regulamentos governamentais podem resultar em formas novas ou mais rigorosas de supervisão ESG e relatórios, diligência e divulgação obrigatórios e voluntários expandidos. Essas alterações podem acarretar um aumento dos custos de conformidade relacionados a ESG, mas não se limitando, ao aumento dos custos relacionados com a conformidade, o envolvimento dos *stakeholders* e a contratação de seguros, aumentando assim os nossos custos e despesas operacionais globais. Estes aumentos poderão ter um efeito material adverso em nossos negócios, resultados operacionais e condição financeira.

k) Questões ambientais:

4.1 Descrição dos fatores de risco

O setor aéreo está sujeito a regulamentações ambientais cada vez mais rigorosas, e a não conformidade com tais regulamentações pode nos afetar negativamente.

O setor de transporte aéreo está sujeito a leis e regulamentações federais, estaduais, locais e estrangeiras cada vez mais rigorosas (incluindo as dos Estados Unidos e da Europa), relacionadas à proteção do meio ambiente. Essas leis e regulamentações endereçam questões relacionadas a emissões atmosféricas, níveis de ruído, descargas em águas superficiais e subterrâneas, água potável segura e gerenciamento de substâncias perigosas, óleos e materiais residuais.

No que diz respeito às responsabilidades civis, as leis ambientais brasileiras adotam um regime de responsabilidade objetiva (*i. e.* independentemente da existência de culpa) e solidária. Essas leis e regulamentações são aplicadas por várias autoridades governamentais. O não cumprimento de tais leis e regulamentos pode sujeitar o infrator a sanções administrativas e criminais, além da obrigação de reparar ou indenizar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros. De acordo com as leis e regulamentações ambientais brasileiras, a desconsideração da personalidade jurídica de uma empresa pode ocorrer sempre que esta criar obstáculos ao ressarcimento de prejuízos causados ao meio ambiente.

Podemos ser responsabilizados por violações cometidas por terceiros contratados para descartar nossos resíduos, entre outras atividades. Além disso, podemos não possuir todas as licenças ambientais válidas consideradas necessárias pelas autoridades ambientais para realizar nossas atividades, o que poderia nos sujeitar a penalidades administrativas e criminais, além da obrigação de reparar eventuais danos causados ao meio ambiente.

Dependendo do grau de irregularidade, as multas administrativas podem chegar a um valor de até R\$ 50 milhões, ou pode ser imposta penalidade de suspensão total ou parcial de nossas atividades, de acordo com o Decreto Federal nº 6.514/2008. Leis e regulamentos estaduais e municipais podem impor sanções administrativas distintas em valores menores ou maiores do que os acima mencionados.

I) Questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição:

Estamos sujeitos a riscos associados à mudança climática, incluindo maior regulamentação de nossas emissões de CO₂, mudanças nas preferências dos consumidores e o potencial aumento da frequência de eventos climáticos severos que podem impactar em nossas operações e infraestrutura.

Os esforços de transição para um futuro de baixo carbono aumentaram o foco dos órgãos reguladores globais, regionais e nacionais nas mudanças climáticas e nas emissões de gases de efeito estufa, incluindo as emissões de CO₂.

Em 2016, a OACI criou uma resolução que cria o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA), fornecendo uma estrutura para uma medida baseada no mercado global para estabilizar as emissões de dióxido de carbono na aviação civil internacional (ou seja, voos da aviação civil que partem de um país e chegam a outro). O CORSIA está sendo implementado em fases, começando com a participação dos estados-membros da OACI de forma voluntária durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma primeira fase (de 2024 a 2026) e uma segunda fase (de 2027 a 2035). Atualmente, o CORSIA se concentra na definição de padrões para monitoramento, relatório e verificação de emissões de operadores aéreos, bem como na definição de etapas para compensar as emissões de carbono após 2021. Alguns detalhes do programa CORSIA ainda precisam ser desenvolvidos e podem ser afetados por acontecimentos políticos nos países participantes ou pelos resultados da fase piloto do programa. Em 2020, começamos a reportar nossas emissões às autoridades brasileiras. A partir de 2027, a observância das disposições do CORSIA será mandatória.

Na medida em que a maioria dos países em que operamos continua a ser membro da ICAO, no futuro poderemos ser afetados por regulamentações adotadas de acordo com a estrutura do CORSIA. Além disso, espera-se que o CORSIA aumente os custos operacionais das companhias aéreas que operam internacionalmente. No momento, os custos de cumprimento de nossas obrigações futuras nos termos do CORSIA são incertos, e o impacto potencial desses custos dependerá, em última análise, de vários fatores, inclusive das emissões de base, do preço das licenças de emissão ou compensações que precisaríamos adquirir, da eficiência de nossa frota e do número de voos sujeitos a essas exigências. Há também uma incerteza significativa com relação ao futuro fornecimento e preço de créditos de compensação de carbono e combustíveis sustentáveis ou de baixo carbono para aeronaves que poderiam nos permitir reduzir nossas emissões de CO₂. Devido à natureza competitiva do setor aéreo e à imprevisibilidade do mercado de viagens aéreas, não podemos oferecer nenhuma garantia de que conseguiremos aumentar nossas tarifas, impor sobretaxas ou, de outra forma, aumentar as receitas ou diminuir outros custos operacionais o suficiente para compensar nossos custos de cumprimento das obrigações previstas no CORSIA. Caso o CORSIA não entre em vigor conforme o esperado, nós e outras companhias aéreas poderemos ficar sujeitos a uma série imprevisível e inconsistente de restrições de emissões nacionais ou regionais, criando

4.1 Descrição dos fatores de risco

uma colcha de retalhos de exigências regulatórias complexas que poderiam afetar os concorrentes globais de forma diferente, sem oferecer melhorias ambientais significativas na aviação.

Além disso, a proliferação de regulamentações e impostos nacionais sobre emissões de carbono nos países em que temos operações domésticas, incluindo regulamentações ambientais que o setor aéreo está enfrentando no Brasil, também pode afetar nossos custos de operações e nossas margens.

As preocupações com as mudanças climáticas e as emissões de gases de efeito estufa podem resultar em regulamentações (incluindo requisitos de reporte de empresas) ou tributação adicional das emissões de aeronaves no Brasil, nos Estados Unidos ou na Europa. Tais alterações podem ser difíceis de implementar e podem exigir que incorramos em custos adicionais significativos para cumpri-las, inclusive impondo medidas, processos e procedimentos de controles internos adicionais significativos em relação a assuntos que não estavam sujeitos a supervisão e reporte. Além disso, alguns aeroportos adotaram, e outros poderão adotar no futuro, metas de emissão de gases de efeito estufa ou metas relacionadas ao clima que poderão afetar nossas operações ou exigir que façamos mudanças ou investimentos em nossa infraestrutura. As expectativas de relatórios também estão aumentando, com uma variedade de contrapartes comerciais, incluindo provedores de financiamento.

A União Europeia propôs uma diretiva para estender o esquema de comércio de emissões existente, ou ETS, em cada estado membro da União Europeia à todas as companhias aéreas. Em junho de 2022, o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu adotaram suas respectivas posições sobre um conjunto de medidas para reformar o ETS como parte do programa "Fit for 55" da União Europeia, uma iniciativa publicada pela Comissão Europeia em julho de 2021. Em 6 de dezembro de 2022, o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu chegaram a um acordo político provisório sobre a revisão das regras do ETS aplicáveis ao setor de aviação. Segundo o acordo provisório, o ETS teria um escopo restrito, aplicando-se apenas a voos intraeuropeus, incluindo voos de partida para o Reino Unido e a Suíça, enquanto o CORSIA se aplicaria a voos extra europeus de e para países terceiros participantes do CORSIA de 2022 a 2027. Em 2023, a União Europeia adotou uma nova legislação que estende esse escopo restrito do ETS até 2027, mas exige uma revisão da eficácia do CORSIA em 2026. Se o CORSIA não for considerado suficientemente eficaz, isso potencialmente levaria à expansão do ETS para incluir todos os voos que partem da União Europeia e do Espaço Econômico Europeu. Além disso, em 2023, a União Europeia adotou uma legislação que imporá um mandato de combustível de aviação sustentável, ou SAF, sobre o combustível fornecido nos aeroportos da União Europeia. No âmbito deste mandato 2% do combustível de aviação fornecido na União Europeia deveria ser SAF a partir de 2025, com a porcentagem aumentando gradativamente até 70% em 2050. Espera-se que esse mandato aumente o custo do SAF na União Europeia. Cada estado membro da União Europeia vem desenvolvendo seus próprios requisitos, como um mandato SAF na França que entrou em vigor em 1º de janeiro de 2022. Atualmente, operamos duas rotas de e para a Europa (Lisboa e Paris) e atendemos a outros destinos na Europa por meio de nossos acordos de compartilhamento de código.

Todas essas atividades e desenvolvimentos regulatórios relacionados à mudança climática podem afetar negativamente nossos negócios e resultados financeiros. Isso pode exigir que reduzamos nossas emissões antes que as tecnologias de redução com boa relação custo-benefício estejam disponíveis, potencialmente nos forçando a fazer exigências de investimentos de capital para a compra de tipos específicos de equipamentos ou tecnologias, compra de créditos de compensação de carbono ou outros custos relacionados às nossas emissões. Essa atividade também pode nos afetar indiretamente, aumentando nossos custos operacionais, inclusive os custos de combustível.

Conforme os consumidores fiquem mais atentos aos perigos da mudança climática, alguns clientes podem optar por uma companhia aérea que eles percebem como mais sustentável. Os clientes empresariais podem optar por usar alternativas para viajar, como reuniões virtuais e espaços de trabalho. A expansão do transporte ferroviário de alta velocidade em mercados agora servidos por voos de curta distância pode fornecer aos passageiros alternativas de baixo carbono se comparadas a voar conosco. Nossas garantias para garantir empréstimos, incluindo aeronaves, peças de reposição e vagas em aeroportos, podem perder valor à medida que a demanda dos clientes muda e as economias mudam para alternativas de baixo carbono, o que pode aumentar nosso custo de financiamento.

Por último, os potenciais efeitos físicos agudos e crônicos das alterações climáticas, como o aumento da frequência e gravidade das tempestades, inundações, incêndios, subida do nível do mar, queimadas, calor excessivo, alterações a longo prazo nos padrões meteorológicos e outros eventos relacionados com o clima, podem afetar nossas operações, infraestrutura e resultados financeiros. Impactos operacionais, como cancelamento de voos, podem resultar em perda de receita. Poderíamos incorrer em custos significativos para melhorar a resiliência climática de nossa infraestrutura e, de outra forma, preparar, responder e mitigar tais efeitos físicos da mudança climática. Não somos capazes de prever razoavelmente a materialidade futura de quaisquer perdas ou custos potenciais associados aos efeitos físicos das mudanças climáticas.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Impactos operacionais dos efeitos físicos agudos e crônicos das alterações climáticas, tais como atrasos, desvios ou cancelamento de voos, exigiram-nos, e poderão exigir-nos ainda mais no futuro, despesas operacionais ou de capital adicionais, reduzir a procura de algumas das nossas ofertas de voos ou, de outro modo, afetar negativamente a nossa atividade, situação financeira ou resultados operacionais. Poderemos incorrer em custos significativos para melhorar a resiliência climática das nossas infraestruturas e para nos prepararmos, respondermos e atenuarmos os efeitos físicos das alterações climáticas. As implicações a longo prazo de tais eventos, particularmente em áreas operacionais importantes, enfatizam a importância de medidas proativas para enfrentar estes desafios.

m) Outras questões não compreendidas nos itens anteriores:

A incerteza econômica e a instabilidade política no Brasil podem afetar negativamente a Companhia e o preço de negociação das nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

O Brasil passou por instabilidades econômicas devido a vários eventos políticos e econômicos nos últimos anos, com a desaceleração do crescimento do PIB e impactos sobre os fatores de oferta, incluindo níveis de investimento e de uso de tecnologia na produção, e fatores de demanda, incluindo taxas de emprego e níveis de renda. Consequentemente, a incerteza sobre se o governo brasileiro será capaz de aprovar as reformas econômicas necessárias para endereçar a deterioração das contas públicas e da economia tem levado a uma queda na confiança do mercado na economia brasileira. A economia do Brasil continua sujeita a políticas e ações governamentais que, se não forem bem-sucedidas ou implementadas, poderão afetar as operações e o desempenho financeiro das empresas, incluindo a nossa. A recente instabilidade econômica e política no Brasil contribuiu para o declínio da confiança do mercado na economia brasileira, e para aumento da incerteza.

Nos últimos anos, o cenário político brasileiro passou por intensa instabilidade, principalmente devido ao desdobramento de um esquema de corrupção envolvendo vários políticos, inclusive membros do alto escalão do governo. Isso resultou no *impeachment* de uma presidente brasileira e em ações judiciais movidas contra seu sucessor e sua equipe. Várias investigações sobre alegações de lavagem de dinheiro e corrupção, conduzidas pelo Ministério Público Federal do Brasil, tiveram um impacto negativo na economia, ambiente político e mercado de capitais brasileiros, bem como prejudicaram a imagem e a reputação das empresas envolvidas. A maior destas investigações foi conhecida como *Lava Jato*. Membros do governo brasileiro, bem como altos executivos de grandes empresas estatais, enfrentaram alegações ou condenações por crimes relacionados a crimes políticos de corrupção e lavagem de dinheiro, ou entraram em acordos de delação premiada ou de leniência. Embora a força-tarefa relacionada à *Lava Jato* tenha sido encerrada em fevereiro de 2021, não podemos garantir que novas investigações não serão iniciadas ou que outras pessoas não se tornarão objeto de investigação.

Não temos controle sobre, e não podemos prever, se tais investigações, alegações, condenações, acordos judiciais e acordos levarão a uma maior instabilidade política e econômica ou se novas alegações, condenações, acordos judiciais ou acordos contra ou com autoridades governamentais, executivos e/ou empresas surgirão no futuro. Além disso, não podemos prever o resultado de tais alegações, condenações, acordos judiciais e acordos, nem seu efeito sobre a economia brasileira.

As manifestações políticas no Brasil nos últimos anos, inclusive na sequência da eleição presidencial de 2022, também afetaram as percepções dos investidores sobre o Brasil. Qualquer dificuldade do governo federal em conseguir maioria no congresso nacional pode resultar em impasse, agitação política e manifestações massivas e/ou greves que podem afetar adversamente as operações da Companhia. Incertezas em relação às políticas monetária e fiscal, bem como à legislação pertinente, podem contribuir para a instabilidade econômica e aumentar a volatilidade do mercado de títulos brasileiros.

Não podemos garantir que outros eventos políticos atuais ou futuros, incluindo novas alegações contra autoridades governamentais anteriores ou atuais, não venham a causar ainda mais instabilidade na economia brasileira, nos mercados de capitais ou na cotação de nossas ações.

Além disso, as políticas que o governo atual pode adotar ou alterar podem ter efeitos adversos relevantes sobre o ambiente macroeconômico no Brasil, bem como sobre as empresas que operam no Brasil, inclusive a nossa. Para mais informações, consulte *“Não podemos prever quais políticas o Presidente do Brasil poderá adotar ou alterar durante seu mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira.”*

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

Não podemos prever quais políticas o Presidente do Brasil poderá adotar ou alterar durante seu mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira, e a incerteza política pode aumentar conforme nos aproximamos da próxima eleição presidencial em outubro de 2026.

Luis Inácio Lula da Silva foi eleito presidente em outubro de 2022, para o mandato de quatro anos que se iniciou em janeiro de 2023. As incertezas em relação à implementação, pelo novo governo, principalmente considerando que a maioria eleita para o legislativo federal é de partido de oposição do presidente eleito, de mudanças nas políticas monetária e fiscal, bem como o clima político instaurado após as eleições podem contribuir para a instabilidade econômica e podem aumentar a volatilidade do mercado de títulos brasileiros.

O presidente do Brasil tem poder para determinar políticas monetárias e fiscais e expedir atos governamentais relativos à condução da economia brasileira e, consequentemente, afetar as operações e o desempenho financeiro das empresas, incluindo o desempenho da Companhia. Não podemos prever quais políticas serão mantidas e quais políticas poderão ser adotadas ou alteradas durante o mandato ou o efeito que tais políticas poderão ter em nossos negócios e na economia brasileira. Além disso, a incerteza sobre se o governo brasileiro em exercício implementará mudanças na política ou na regulamentação no futuro pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para o aumento da volatilidade dos valores mobiliários emitidos no exterior por empresas brasileiras. Para mais informações acerca de alterações na regulamentação que podem afetar adversamente a Companhia, ver “*Mudanças na estrutura regulatória da aviação civil brasileira ou em outras políticas do governo brasileiro relacionadas a aviação industrial podem nos afetar negativamente.*”

Estas incertezas podem aumentar conforme nos aproximamos da próxima eleição presidencial no Brasil, que irá ocorrer em outubro de 2026. Quaisquer novas políticas ou mudanças nas políticas atuais, bem como em qualquer legislação específica a que a Companhia esteja sujeita podem ter um efeito adverso relevante sobre nós ou sobre o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

O governo brasileiro exerceu, e continua a exercer, influência significativa sobre a economia brasileira, o que, combinado com as condições políticas e econômicas do Brasil, pode afetar adversamente nossas operações e o preço de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

O governo brasileiro regularmente exerce influência significativa sobre a economia do país e, ocasionalmente, faz mudanças significativas nas políticas e regulamentações monetárias, de crédito, fiscais e outras. Em seus esforços para controlar a inflação e endereçar outros desafios econômicos, o governo brasileiro têm frequentemente se valido de medidas como mudanças nas políticas monetárias e fiscais, controles de preços, controles de taxas de câmbio, desvalorizações de moedas, controles de capital e restrições importantes, entre outras medidas. Não temos controle, e não podemos prever, as medidas ou políticas o governo brasileiro poderá adotar no futuro. Nós e o preço de mercado de nossos valores mobiliários podemos ser afetados negativamente por mudanças nas políticas do governo brasileiro, bem como por fatores econômicos gerais, incluindo, sem limitação:

- crescimento ou desaceleração da economia brasileira;
- taxas de juros e políticas monetárias;
- taxas de câmbio e flutuações cambiais;
- inflação;
- liquidez dos mercados domésticos de capital e de empréstimos;
- controles de importação e exportação;
- controles de câmbio e restrições sobre remessas para o exterior e pagamentos de dividendos;
- mudanças em leis e regulamentos com base em interesses políticos, sociais e econômicos;
- política fiscal e mudanças nas leis tributárias, incluindo interpretações relacionadas pelas autoridades fiscais;
- instabilidade econômica, política e social, incluindo greves gerais e manifestações em massa;
- aumentos no desemprego;
- normas trabalhistas e de seguridade social;
- mudanças nas leis e regulamentos ambientais, de saúde e segurança;
- escassez e racionamento de energia e água;
- questões de saúde pública, inclusive epidemias e pandemias, como a pandemia do COVID-19;
- intervenção do governo brasileiro na modificação ou rescisão de concessões existentes;
- o controle ou a influência do governo brasileiro sobre determinadas empresas produtoras e refinadoras de petróleo; e
- outros acontecimentos políticos, sociais e econômicos no Brasil ou que o afetem.

4.1 Descrição dos fatores de risco

De 2014 a 2016, o Brasil passou por uma recessão e, de 2017 a 2019, sua economia cresceu lentamente. O Produto Interno Bruto ("PIB") cresceu 1,1% em 2019, mas como resultado da pandemia da COVID-19, e do seu impacto econômico, diminuiu 4,1% em 2020. A economia voltou a crescer em 2021, apresentando um PIB de 4,6%, excedendo a perda causada pelos efeitos da pandemia da COVID-19. O PIB cresceu sucessivamente, sendo 3,0% em 2022, 3,2% em 2023 e 3,4% em 2024. Apesar disso, a recente guerra tarifária implementada pelos Estados Unidos a partir de 2025 contra grande parte dos países do mundo, incluindo o Brasil, tem gerado incertezas nos mercados, o que pode levar a uma contração do crescimento da economia global, o que pode afetar negativamente o PIB do Brasil para os próximos anos. A Companhia não pode prever os impactos da guerra tarifária na economia mundial e no Brasil, mas eventual recessão poderá afetar adversamente a Companhia.

Ademais, o governo brasileiro está sob pressões crescentes da população para implementar reformas econômicas. Não podemos prever quais medidas o governo brasileiro tomará em resposta às crescentes pressões macroeconômicas ou de outra forma.

A incerteza em relação aos acontecimentos políticos e sobre se o atual governo ou futuros governos brasileiros implementarão mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores no futuro, conflitos militares, a atual turbulência no setor bancário global, fatores internos ou externos que sustentam a inflação persistente, entre outros fatores, podem afetar o desempenho econômico e contribuir para a incerteza econômica no Brasil, o que pode ter um efeito adverso sobre nós e nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs. A recente instabilidade econômica e política no Brasil tem impactado negativamente a percepção da economia brasileira, contribuindo para uma maior volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros, o que também pode afetar negativamente a Companhia e o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs. Não podemos prever quais políticas futuras serão adotadas pelos governos brasileiros atuais ou futuros, ou se essas políticas resultarão em consequências adversas para a economia brasileira ou causarão um efeito adverso sobre nós. Para mais informações, consulte o risco "A incerteza econômica e a instabilidade política no Brasil podem afetar negativamente a Companhia e o preço de negociação das nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs".

A inflação e medidas do governo brasileiro para conter a inflação têm, historicamente, afetado negativamente a economia brasileira e o mercado de capitais brasileiro. Se a inflação continuar alta no futuro, podemos afetar adversamente a Companhia e o preço de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

No passado, o Brasil experimentou taxas de inflação extremamente altas e, portanto, implementou políticas monetárias que resultaram em uma das maiores taxas de juros do mundo. As pressões inflacionárias, em conjunto com os esforços do governo brasileiro de controlar a inflação tiveram efeitos negativos significativos sobre a economia brasileira em geral. A elevação da inflação, pode deteriorar o poder aquisitivo das famílias e reduzir o horizonte de planejamento dos agentes da economia, podendo afetar negativamente a demanda por nossos produtos e serviços e, conseqüentemente, o desempenho da Companhia. Estes fatores, combinados com as incertezas em relação a potencial intervenção governamental futura contribuíram para a instabilidade econômica e aumentaram a volatilidade nos mercados de capitais brasileiros.

De acordo com o *Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo* (IPCA), as taxas de inflação brasileiras foram de 4,8%, 4,6, 5,8% e 10,1% para os anos de 2024, 2023, 2022 e 2021, respectivamente, e 5,2% em 30 de setembro de 2025. Existe o risco de o Brasil experimentar altos níveis de inflação novamente no futuro. Estas pressões inflacionárias podem levar o governo brasileiro a intervir na economia, potencialmente introduzindo políticas que podem nos afetar negativamente e ao preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs. No passado, as intervenções do governo brasileiro incluíram a manutenção de uma política monetária restritiva com altas taxas de juros que restringiram o acesso a crédito, reduziram o crescimento econômico, e causaram volatilidade nas taxas de juros.

Por exemplo, o *Comitê de Política Monetária do Banco Central do Brasil* (COPOM) tem frequentemente ajustado as taxas de juros em períodos de incerteza econômica para atingir as metas estabelecidas na política econômica do governo brasileiro. A taxa SELIC (*Sistema Especial de Liquidação e Custódia*), a taxa overnight do Banco Central, conforme estabelecido pelo COPOM, aumentou de 10,00% no início de 2014 para 14,25% em 2016. A taxa SELIC foi então reduzida nos anos subsequentes, reduzindo a taxa SELIC para 7,00% em 31 de dezembro de 2017, 6,50% em 31 de dezembro de 2018, 4,50% em 31 de dezembro de 2019 e 2,00% em 31 de dezembro de 2020. A partir de março de 2021, as pressões inflacionárias começaram a aumentar em razão de disrupções na cadeia de produção global, aumento dos preços de *commodities*, e fatores domésticos. Para endereçar estas pressões e ancorar as expectativas de inflação, o COPOM aumentou progressivamente a taxa SELIC, chegando a 9,25% em 31 de dezembro de 2021. Em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, a taxa SELIC foi de 12,25%, 11,75 e 13,75%, respectivamente, enquanto em 30 de setembro foi de 15,00%.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Por outro lado, políticas mais brandas do governo e do Banco Central, em conjunto com reduções nas taxas de juros contribuíram para o aumento da inflação no passado. Isso pode continuar causando aumento da volatilidade no crescimento e necessidade de aumentos repentinos e significativos nas taxas de juros, o que poderia nos afetar negativamente e aumentar nosso endividamento.

A Companhia não pode garantir que irá implementar medidas eficazes para reduzir os impactos da inflação em suas operações, o que pode levar a uma diminuição do lucro líquido, o que nos afetaria negativamente. As pressões inflacionárias também podem afetar negativamente nossa capacidade de acessar mercados financeiros estrangeiros, o que nos afetará negativamente.

Qualquer novo rebaixamento da classificação de crédito do Brasil poderia afetar negativamente o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

A classificação de crédito soberano do Brasil está atualmente abaixo do grau de investimento pelas três principais agências de classificação de crédito. Consequentemente, os preços dos valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras foram afetados adversamente. Uma nova recessão no Brasil, a continuidade da incerteza política, ou outros fatores, podem levar a novos rebaixamentos de classificação.

Podemos ser afetados negativamente pelas percepções dos investidores sobre os riscos relacionados à classificação de crédito da dívida soberana do Brasil. As agências de classificação de risco avaliam regularmente os ratings soberanos do Brasil se baseando em diversos fatores, incluindo tendências macroeconômicas, condições fiscais e orçamentárias, níveis de endividamento e potenciais mudanças desses fatores. O Brasil perdeu sua classificação de crédito de dívida soberana com grau de investimento pelas três principais agências de classificação de crédito sediadas nos Estados Unidos, Standard & Poor's, Moody's e Fitch, em 2015. Em 12 de abril de 2022, a Moody's reafirmou o rating Ba2 do Brasil com perspectiva estável, e a Standard & Poor's reafirmou o rating de crédito soberano do Brasil em BB- com perspectiva estável. Em 14 de julho de 2022, a Fitch reafirmou o rating de crédito soberano do Brasil em BB- e elevou sua perspectiva para estável, o qual reafirmou em 20 de dezembro de 2022. Em 15 de dezembro de 2023, a Fitch elevou o rating soberano do Brasil para BB com perspectiva estável. Em 19 de dezembro de 2023, a Standard & Poor's elevou o rating soberano do Brasil para BB com perspectiva estável. Na data deste Formulário de Referência, os ratings de crédito soberano do Brasil eram BB com perspectiva estável, Ba1 com perspectiva estável e BB com perspectiva positiva pela Standard & Poor's, Moody's e Fitch, respectivamente, os quais seguem abaixo do grau de investimento.

Qualquer novo rebaixamento da classificação de crédito soberano do Brasil poderia aumentar a percepção de risco dos investidores, o que pode afetar adversamente o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

A instabilidade da taxa de câmbio pode ter efeitos adversos sobre a economia brasileira, sobre nosso negócio e sobre o preço de negociação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

A moeda brasileira tem sido historicamente volátil, passando por frequentes desvalorizações nas últimas três décadas. Ao longo desse período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e usou várias políticas cambiais, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas (com ajustes variando de diária a mensal), controles cambiais, mercados de taxas de câmbio duplas e um sistema de taxas de câmbio flutuantes. Enquanto a desvalorização de longo prazo do *real* está geralmente vinculada à taxa de inflação no Brasil, a desvalorização do *real* no curto prazo tem resultado em flutuações significativas na taxa de câmbio entre o *real*, o dólar americano e outras moedas. Em 2021, o *real* se desvalorizou em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2021, a taxa de venda do dólar norte-americano era de R\$ 5,58 por US\$ 1,00. Em 2022, o *real* se valorizou em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2022, a taxa de venda do dólar norte-americano era de R\$ 5,22 por US\$ 1,00. Em 2023, o *real* se valorizou ainda mais em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2023, a taxa de venda do dólar norte-americano informada pelo Banco Central era de R\$ 4,84 por US\$ 1,00. Em 2024, o *real* se desvalorizou em relação ao dólar norte-americano e, em 31 de dezembro de 2024, a taxa de venda do dólar norte-americano era de R\$ 6,19 por US\$ 1,00. Não há garantia de que o *real* não venha a se desvalorizar ainda mais em relação ao dólar norte-americano ou a outras moedas no futuro.

Uma desvalorização do *real* em relação ao dólar americano poderia criar pressões inflacionárias no Brasil, o que pode levar o governo brasileiro a aumentar as taxas de juros, entre outras medidas. Qualquer desvalorização do *real* também pode limitar o acesso aos mercados de capitais internacionais e reduzir o valor de nossos resultados em dólares americanos. Políticas macroeconômicas restritivas implementadas para endereçar estas questões podem reduzir a estabilidade da economia brasileira e afetar negativamente nossas operações e nossa lucratividade. Além disso, reações nacionais e internacionais a políticas econômicas restritivas podem ter um impacto negativo sobre a economia brasileira. Essas políticas e quaisquer reações a elas podem nos afetar negativamente, restringindo o acesso aos mercados

4.1 Descrição dos fatores de risco

financeiros estrangeiros e levando a novas intervenções governamentais. Uma desvalorização do real em relação ao dólar americano, em especial em um contexto de desaceleração econômica, também pode reduzir os gastos dos consumidores, aumentar as pressões deflacionárias e impedir o crescimento econômico.

Por outro lado, uma valorização do real em relação ao dólar norte-americano e a outras moedas estrangeiras pode impactar negativamente as contas correntes de câmbio do Brasil. Nós e alguns de nossos fornecedores compramos bens e serviços de países fora do Brasil. Portanto, mudanças no valor do dólar norte-americano em comparação com outras moedas podem afetar os custos dos bens e serviços que compramos. Dependendo da situação, a desvalorização ou valorização do real em relação ao dólar norte-americano e a outras moedas estrangeiras pode restringir o crescimento da economia brasileira, e impactar negativamente nossos negócios, resultados operacionais e lucratividade.

Em períodos recentes, o real tem passado por uma significativa depreciação frente o dólar norte-americano, acompanhado de uma grande volatilidade, dos pontos de vista de magnitude e rapidez. Esta rápida depreciação pode ter um efeito adverso sobre nós, uma vez que a velocidade destes avanços nos deixa com tempo limitado para ajustar nossas tarifas e outras fontes de renda para compensar o aumento dos custos.

A maior parte de nossas receitas está vinculada ao real e uma parte significativa de nossas operações – incluindo custo de combustível, determinados contratos de arrendamento de aeronaves, contratos de manutenção de horas de voo e seguro de aeronaves – é denominada em moeda estrangeira ou vinculada a ela. Além disso, temos e podemos incorrer em valores substanciais de obrigações financeiras ou de arrendamento denominadas em dólares americanos, custos de combustível vinculados ao dólar americano e endividamento denominado em dólares americanos ou exposições semelhantes a outras moedas estrangeiras. Em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, 43,6%, 45,5% e 52,7% de nossas despesas operacionais, respectivamente, eram denominadas em moeda estrangeira ou vinculadas a ela. Estas despesas operacionais estão, portanto, sujeitas a flutuações da taxa de câmbio e podem nos levar a ter despesas adicionais substanciais na medida em que o real se desvaloriza, o que pode nos afetar de maneira adversa.

Além disso, a guerra entre a Rússia e a Ucrânia fez com que os preços do petróleo Brent aumentassem acentuadamente, passando de cerca de US\$ 75 por barril no final de 2021 para US\$ 128 por barril em 8 de março de 2022. Em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, o preço do petróleo Brent era de US\$73,98 por barril, US\$ 77,04 por barril e US\$ 80 por barril, respectivamente. Não há certeza de que os preços do petróleo Brent não aumentarão no futuro, o que poderá aumentar as nossas despesas operacionais denominadas em dólares norte-americanos.

Nem sempre estamos totalmente protegidos contra as flutuações do real. Tendo em vista os fatores acima, não há garantia de que poderemos nos proteger contra os efeitos das flutuações do real. A desvalorização do real poderia levar a pressões inflacionárias no Brasil, taxas de juros mais altas e impactos negativos na economia brasileira, o que poderia nos prejudicar, restringir o nosso acesso aos mercados financeiros e provocar intervenções governamentais, inclusive a implementação de políticas governamentais recessivas. Adicionalmente, a desvalorização do real pode diminuir os gastos do consumidor e reduzir o crescimento da economia como um todo.

Qualquer depreciação do real em relação ao dólar americano pode nos afetar de maneira adversa, potencialmente levando a menores margens de lucro ou a perdas operacionais. Essas perdas podem ser resultado dos aumentos nos custos denominados em dólares americanos (inclusive custos de combustível), aumento nas despesas com juros ou perdas cambiais em obrigações fixas não cobertas e endividamento denominado em moeda estrangeira.

As variações nas taxas de juros podem ter efeitos adversos sobre nós.

Estamos expostos ao risco de variações nas taxas de juros, principalmente em relação à (i) Taxa SOFR (*Secured Overnight Funding Rate*) (ii) Taxa de Depósito Interbancário, ou Taxa CDI. Para o período de nove meses encerrado em 30 de setembro de 2025, e para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2024, 2023 e 2022, (i) o índice médio anual da SOFR foi 4,24%, 4,99%, 5,01% e 1,64%, respectivamente, e (ii) o índice médio da Taxa CDI foi de 11,83%, 10,88%, 13,04% e 12,39%, respectivamente.

Se as taxas de juros do mercado continuarem subindo, nosso endividamento de taxa variável e outras obrigações resultarão em maior serviço da dívida e requisitos de pagamento. Isso pode afetar adversamente nosso fluxo de caixa, nossa capacidade de cumprir os *covenants* acordados e nossas obrigações sob nosso endividamento e arrendamentos existentes. Além disso, talvez não possamos ajustar os preços que cobramos para compensar o aumento dos pagamentos.

Aumentos significativos no consumo, inflação ou outras pressões macroeconômicas podem levar

4.1 Descrição dos fatores de risco

a novos aumentos nas taxas de juros. Por exemplo, os preços das ações listadas na B3 S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão (incluindo as da Companhia) são altamente sensíveis às variações das taxas de juros dos Estados Unidos e pela performance das principais bolsas de valores dos Estados Unidos. Um aumento nas taxas de juros em outros países, especialmente nos Estados Unidos, poderia reduzir a liquidez geral e o interesse dos investidores nos mercados de capitais brasileiros.

Além disso, embora políticas monetárias restritivas no Brasil, com altas taxas de juros, possam restringir o crescimento do país e a disponibilidade de crédito, políticas mais brandas do governo e do Banco Central e reduções nas taxas de juros podem levar a aumentos na inflação e aumento da volatilidade da economia e à necessidade de aumentos repentinos e significativos nas taxas de juros. Estes desdobramentos podem afetar adversamente nossos negócios.

Mudanças nas leis tributárias brasileiras podem ter um impacto adverso nos impostos aplicáveis à alienação de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

A Lei 10.833, de 29 de dezembro de 2003 dispõe que a alienação de ativos localizados no Brasil por um não residente para um residente ou não residente no Brasil está sujeita à tributação no Brasil, independentemente de a alienação ocorrer fora ou dentro do país. Esta disposição resulta na imposição de imposto de renda sobre os ganhos decorrentes da alienação de nossas ações ordinárias por um não residente no Brasil a um residente ou não residente no Brasil. No entanto, não há nenhuma orientação judicial determinando se as ADRs devem ser consideradas ativos localizados no Brasil, não podemos prever se os tribunais brasileiros irão decidir que o imposto de renda de acordo com a Lei 10.833 se aplica a ganhos calculados sobre alienações de nossas ADRs. Caso a alienação de ativos seja interpretada como incluindo a alienação de nossas ADRs, esta lei tributária resultaria na imposição de impostos retidos na fonte sobre a venda de nossas ADRs por um não residente do Brasil para um residente ou não residente no Brasil. Como qualquer ganho ou perda reconhecido por um detentor de ADRs Norte-Americano na alienação de ações ordinárias ou ADRs geralmente será tratado como ganho ou perda de fonte norte-americana para fins de crédito de imposto estrangeiro nos EUA, o Detentor dos EUA pode não ser capaz de se beneficiar de um crédito de imposto estrangeiro para o imposto de renda brasileiro cobrado sobre a alienação de ações ordinárias ou ADRs, a menos que o Detentor dos EUA possa aplicar o crédito contra o imposto de renda federal dos EUA a pagar sobre outras receitas de fontes estrangeiras.

O governo brasileiro pode impor controles cambiais e restrições significativas às remessas de reais para o exterior, o que afetaria adversamente sua capacidade de converter e remeter dividendos ou outras distribuições ou o produto da venda de nossas ações ordinárias. Isso também poderá afetar a nossa capacidade de efetuar pagamentos de dividendos ou outras distribuições a investidores não brasileiros e reduziria o preço de mercado de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, e nossa capacidade de cumprir obrigações de pagamento em moeda estrangeira.

Em caso de desequilíbrios graves, o governo brasileiro pode impor restrições a remessa de recursos de investimentos no Brasil e a conversão do real em moedas estrangeiras. O governo brasileiro impôs tais restrições de remessa pela última vez por um breve período em 1989 e no início de 1990. Enquanto não possamos prever se tais medidas do governo brasileiro serão reintroduzidas, caso elas sejam, isso poderá prejudicar ou impedir a capacidade dos titulares de ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, de converter dividendos ou outras distribuições ou o resultado de qualquer venda de nossas ações ordinárias em dólares americanos e de remeter dólares americanos para o exterior, nossa capacidade de fazer pagamentos de dividendos ou outras distribuições a não investidores brasileiros e nossa capacidade de cumprir obrigações de pagamento em moeda estrangeira. A imposição de tais restrições teria um efeito material adverso no preço de mercado de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, e em nossa capacidade de acessar mercados de capitais estrangeiros.

Um mercado de negociação ativo e líquido para nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, pode não ser mantido, o que poderá afetar de forma adversa o preço de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs.

Um mercado de negociação pública ativo e líquido para nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, pode não ser mantido. Mercados de negociação ativos e líquidos geralmente resultam em menor volatilidade de preços e compras e vendas de ações mais eficientes. Se um mercado de negociação ativo não for mantido, a liquidez e o preço de nossas ações ordinárias, inclusive na forma de ADRs, podem ser seriamente prejudicados.

O investimento em valores mobiliários negociáveis negociados em países emergentes, como o Brasil, costuma apresentar maiores níveis de risco em relação aos investimentos em valores mobiliários emitidos em países com situação política e condições econômicas estáveis. Esses investimentos são geralmente considerados de natureza especulativa. O mercado de capitais brasileiro é substancialmente menor, menos líquido, mais volátil e mais concentrado do que os principais mercados de capitais internacionais. Em 31 de dezembro de 2025, as empresas listadas na B3 tinham um valor de mercado

4.1 Descrição dos fatores de risco

agregado de R\$ 4,3 trilhões e um volume médio diário negociado de R\$ 30,3 bilhões, de acordo com a B3. Essas características de mercado podem limitar substancialmente a habilidade dos detentores de nossas ações ordinárias de vendê-las ao preço desejado e no momento de sua preferência e isso pode ter um efeito adverso no preço de mercado de nossas ações ordinárias.

Além disso, o preço das ações das empresas do setor aéreo mundial é relativamente volátil. A percepção dos investidores sobre o valor de mercado dessas ações, incluindo nossas ações ordinárias na forma de ADRs, pode ser impactada com o aumento de volatilidade e reduções no preço de nossas ADRs e ações ordinárias.

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

4.2 – Descrição dos 5 (cinco) principais fatores de risco

A Companhia entende que, considerando todos os fatores de risco elencados no item 4.1 deste Formulário, os principais estão elencados a seguir:

- 1) ***Estamos sujeitos aos riscos e incertezas associados ao nosso processo de Chapter 11.***
- 2) ***Flutuações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, que obtemos principalmente de um único fornecedor, podem ter um efeito adverso sobre nós.***
- 3) ***O setor aéreo é caracterizado por altos custos fixos e receitas relativamente elásticas, o que torna difícil reduzir despesas de forma rápida em resposta a quedas de receita, o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.***
- 4) ***Temos níveis significativos de endividamento e outras obrigações financeiras e liquidez insuficiente pode afetar adversamente nossa condição financeira e nossos negócios.***
- 5) ***Mudanças na estrutura regulatória da aviação civil brasileira ou em outras políticas do governo brasileiro relacionadas a aviação industrial podem nos afetar negativamente.***

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

4.3 -Descrição dos Principais Riscos de Mercado

Geral

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

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

O risco de mercado inclui três tipos de risco: risco de taxa de juros, cambial e de preço de mercadorias. As análises de sensibilidade apresentadas abaixo não consideram os efeitos que essas mudanças adversas podem ter sobre a atividade econômica global.

Risco de taxa de juros

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

Análise de Sensibilidade

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia detinha ativos e passivos atrelados a diversos tipos de taxas de juros. Na análise de sensibilidade dos instrumentos financeiros não derivativos, foi considerado o impacto apenas sobre as posições com valores expostos às tais oscilações:

Descrição	Consolidado			
	Exposição ao CDI		Exposição ao SOFR	
	Taxa a.a.	31 de dezembro de 2024	Taxa ponderada a.a.	31 de dezembro de 2024
Ativos (passivos) expostos, líquidos	12,2%	(430.428)	4,4%	(2.233.707)
Efeito no resultado				
Desvalorização da taxa de juros em -10%	10,9%	6.101	4,0%	10.016
Desvalorização da taxa de juros em -25%	9,1%	15.253	3,3%	25.041
Valorização da taxa de juros em 10%	13,4%	(6.101)	4,8%	(10.016)
Valorização da taxa de juros em 25%	15,2%	(15.253)	5,5%	(25.041)

Risco de preço de combustível de aviação (“QAV”)

O preço do QAV varia em função da volatilidade do preço do petróleo cru e de seus derivados. Para mitigar as perdas atreladas às variações de mercado do combustível, a Companhia possuía em 31 de dezembro de 2024, contratos a termo de combustível.

Análise de Sensibilidade

O quadro a seguir demonstra a análise de sensibilidade da oscilação dos preços do litro do QAV:

Descrição	Consolidado	
	Exposição ao preço	
	Preço médio por litro (em reais)	
		31 de dezembro de 2024
Combustível de aviação	4,4	(5.583.503)
Efeito no resultado		
Desvalorização do preço em -10%	4,0	558.350
Desvalorização do preço em -25%	3,3	1.395.876
Valorização do preço em 10%	4,8	(558.350)

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

Valorização do preço em 25%	5,5	(1.395.876)

Risco de câmbio

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

O risco de câmbio decorre da possibilidade de variação cambial desfavorável às quais os fluxos de caixa da Companhia estão expostos.

A exposição patrimonial às principais variações das taxas de câmbio está demonstrada a seguir:

Descrição	Controladora			
	Exposição ao US\$		Exposição ao €	
	31 de dezembro de 2024	31 de dezembro de 2023	31 de dezembro de 2024	31 de dezembro de 2023
Ativo				
Caixa e equivalentes de caixa	503	706	464	388
Depósitos	-	7.802	-	-
Partes relacionadas	2.877.759	1.578.332	-	-
Total ativo	2.878.262	1.586.840	464	388
Passivo				
Instrumentos de dívida conversíveis	(1.182.368)	(1.201.610)	-	-
Arrendamentos	(2.683.165)	(1.659.739)	-	-
Fornecedores	(173.448)	(119.888)	-	-
Partes relacionadas	(823.581)	(649.232)	-	-
Total passivo	(4.862.562)	(3.360.469)	-	-
Exposição líquida	(1.984.300)	(2.043.629)	464	388
Exposição líquida em moeda estrangeira	(320.446)	(422.124)	72	73

Descrição	Consolidado			
	Exposição ao US\$		Exposição ao €	
	31 de dezembro de 2024	31 de dezembro de 2023	31 de dezembro de 2024	31 de dezembro de 2023
Ativo				
Caixa e equivalentes de caixa	76.267	82.975	6.420	4.092
Aplicações financeiras	-	-	1.004.505	780.312
Contas a receber	687.396	115.024	2.927	2.876
Subarrendamento de aeronaves	-	30.802	-	-
Depósitos	3.257.360	2.196.474	11.581	-
Outros ativos	72.360	26.207	5.535	-
Total ativo	4.093.383	2.451.482	1.030.968	787.280
Passivo				

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

Empréstimos e financiamentos	(13.720.427)	(8.889.048)	-	-
Arrendamentos	(21.250.461)	(14.043.101)	-	-
Instrumentos de dívida conversíveis	(1.182.368)	(1.201.610)	-	-
Fornecedores	(3.356.243)	(2.040.546)	-	-
Taxas e tarifas aeroportuárias	(3.373)	(21.994)	-	-
Provisões(a)	(3.947.439)	(2.573.170)	-	-
Outros passivos	(31.055)	(108.687)	(15)	-
Total passivo	(43.491.366)	(28.878.156)	(15)	-
Exposição líquida	(39.397.983)	(26.426.674)	1.030.953	787.280
Exposição líquida em moeda estrangeira	(6.362.415)	(5.458.590)	160.178	147.111

(a) Tais saldos referem-se a linha de "Provisões e outros passivos" divulgados em 31 de dezembro de 2023.

Análise de sensibilidade

Descrição	Controladora			
	Exposição ao US\$		Exposição ao €	
	Taxa de fechamento	31 de dezembro de 2024	Taxa de fechamento	31 de dezembro de 2024
Ativos (passivos) expostos, líquidos	6,2	(1.984.300)	6,4	464
Efeito no resultado				
Desvalorização da moeda estrangeira em -10%	5,6	198.430	5,8	(46)
Desvalorização da moeda estrangeira em -25%	4,6	496.075	4,8	(116)
Valorização da moeda estrangeira em 10%	6,8	(198.430)	7,1	46
Valorização da moeda estrangeira em 25%	7,7	(496.075)	8,0	116

Descrição	Consolidado			
	Exposição ao US\$		Exposição ao €	
	Taxa de fechamento	31 de dezembro de 2024	Taxa de fechamento	31 de dezembro de 2024
Ativos (passivos) expostos, líquidos	6,2	(39.397.983)	6,4	1.030.953
Efeito no resultado				
Desvalorização da moeda estrangeira em -10%	5,6	3.939.798	5,8	(103.095)
Desvalorização da moeda estrangeira em -25%	4,6	9.849.496	4,8	(257.738)
Valorização da moeda estrangeira em 10%	6,8	(3.939.798)	7,1	103.095
Valorização da moeda estrangeira em 25%	7,7	(9.849.496)	8,0	257.738

Risco de crédito

O risco de crédito é inerente a nossas atividades operacionais e financeiras da Companhia, e está principalmente presente nas rubricas de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, contas a receber, depósitos em garantia e reservas para manutenção.

Os limites de crédito são estabelecidos para todos os clientes com base em critérios internos de classificação e os valores contábeis representam a exposição máxima do risco de crédito.

Risco de liquidez

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

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

Os cronogramas de vencimento dos principais passivos financeiros consolidados em 31 de dezembro de 2024 são como segue:

Descrição	Saldo contábil	Fluxo de caixa contratual	Consolidado		
			Até 1 ano	De 2 a 5 anos	Acima de 5 anos
Empréstimos e financiamentos	14.981.417	21.073.217	3.660.524	13.601.921	3.810.772
Arrendamentos	21.378.847	34.718.185	6.667.939	20.479.710	7.570.536
Instrumentos de dívida conversíveis	1.182.368	2.006.333	374.555	1.631.778	-
Fornecedores	5.309.621	5.666.072	4.252.796	869.788	543.488
Taxas e tarifas aeroportuárias	1.377.419	1.395.699	586.659	369.287	439.753
	44.229.672	64.859.506	15.542.473	36.952.484	12.364.549

4.4 Processos não sigilosos relevantes

4.4 – Processos não sigilosos relevantes

Somos parte em diversos processos administrativos e judiciais decorrentes do desenvolvimento de nossas atividades. Tais processos dizem respeito, principalmente, a demandas de natureza cível, tributária e trabalhista. Nossas provisões são registradas conforme os regramentos contábeis, sendo constituídas provisões para processos avaliados por nossos consultores jurídicos com chance de perda provável.

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

Contingências Trabalhistas

Em 31 de dezembro de 2024, nós e nossas controladas figurávamos como parte em diversos processos trabalhistas relacionadas principalmente a discussões de horas extras, adicional de periculosidade, de insalubridade e equiparação salarial, não considerados individualmente relevantes. Destas reclamações, foram estabelecidas provisões para contingências trabalhistas de R\$ 66.935.983,51. Dentre as ações de natureza trabalhista acima mencionadas, consideramos relevante::

1. Processo nº 0011480-15.2018.5.15.0094	
Juízo	07ª Vara do Trabalho de Campinas
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	08/11/2018
Partes no processo	Polo Ativo: Sindicato Nacional dos Aeronautas Polo Passivo: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
Valores, bens ou direitos envolvidos	Valor do risco pode ultrapassar R\$51 milhões.
Principais Fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas que, em suma, persegue o pagamento de horas referentes ao tempo em solo durante a jornada de trabalho do aeronauta.
Resumo das decisões de mérito proferidas	A Azul foi condenada, em 1º grau, ao pagamento de: • remuneração relativa ao “tempo em solo”, como parcela de cunho variável e apartada do salário-base, observando-se, para tanto, o percentual de 80% (oitenta por cento) do valor da “hora de voo”, pelo período compreendido entre 01º de março de 2018 e 30 de novembro de 2018; • Multa prevista na Cláusula 5.3 da Convenção Coletiva (relativa ao descumprimento de qualquer obrigação lá entabulada); e • Honorários advocatícios, no percentual de 10% sobre o valor líquido da condenação. Em sede de acórdão, entendeu o Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região em reformar a sentença, para: • Deferir a juntada de documentos novos pelo sindicato-Autor; • Ampliar a vigência temporal dos efeitos da decisão condenatória; • Excluir a compensação entre a remuneração do tempo em solo e a verba denominada “compensação de horas em terra”; e • Majorar o valor dos honorários advocatícios. Face às decisões proferidas, foram opostos embargos declaratórios pelas Partes. Os embargos foram acolhidos para ampliar a abrangência temporal da condenação, determinando o início do pagamento em até 65 dias úteis da notificação específica para tanto, sob pena de multa diária. Desta decisão, foram opostos Recurso de Revista por ambas as partes, sendo parcialmente recebido o Recurso de Revista da Azul no ponto relativo à “inadequação da via eleita”. As Partes interpuseram Agravo de Instrumento em Recurso de Revista para levar ao conhecimento do TST os pontos que não foram conhecidos. No TST foi pedido vista do processo e, em sessão de julgamento, remetidos os autos para o CEJUSC-TST para negociação entre as partes, no qual restou infrutífera, seguindo para o andamento regular do processo.
Estágio do processo	Aguardando julgamento de Agravo de Instrumento em Recurso de Revista no Tribunal Superior do Trabalho.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Em caso de perda, a Companhia terá que efetuar o pagamento da condenação que pode ultrapassar R\$51 milhões.

Contingências Tributárias

Em 31 de dezembro de 2024, figurávamos como parte em diversos processos judiciais e administrativos de natureza tributária, sendo aqueles individualmente relevantes descritos abaixo. Destes processos, foram estabelecidas provisões para contingências tributárias de R\$ 49.715.463,16. Dentre as referidas ações, nenhuma delas é considerada individualmente relevante pela Companhia, com base nos Critérios de Relevância acima expostos.

Contingências Cíveis

Em 31 de dezembro de 2024, nós e nossas controladas figurávamos como parte em ações de natureza cível e processos administrativos. Das ações de natureza cível, diversas são classificadas com chances prováveis de perda, havendo uma provisão para contingências cíveis de R\$ 76.607.742,65.

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

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

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

1. Processo nº	0151682-86.2006.8.26.0100
Juízo	13ª Vara Cível do Fórum Central da Comarca de São Paulo/SP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	15/05/2006
Partes no processo	Autor: Massa Falida do Banco Santos S.A. Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Valor de Causa R\$ 1.643.629,29, em 16/05/2006 (data da distribuição)

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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, ao qual foi negado provimento. Em 18/12/2013, foi protocolada impugnação à execução com pedido de efeito suspensivo, considerando o excesso da execução, tendo sido depositado em juízo o valor incontroverso. Negado pedido de efeito suspensivo, os autos foram remetidos à contadoria judicial em 24/06/2016. Houve levantamento do valor incontroverso pelo Banco Santos, em que pese o Agravo de Instrumento provido interposto pela Azul. Foi juntado laudo pericial juntado, ao qual a Azul apresentou impugnação em 29/08/2019 requerendo esclarecimentos complementares pelo perito. Em 19/08/2021, a Azul protocolou impugnação acerca dos esclarecimentos periciais, requerendo a realização de nova perícia. Em 30/11/2021, houve o encaminhamento de certidão de intimação do perito, atendendo determinação judicial. Em 31/12/2021: Aguardando manifestação do perito acerca dos esclarecimentos complementares solicitados pela Azul. Em 07/06/2022: Houve nova intimação do perito. Em 15/03/2023: O processo aguardava manifestação do perito, acerca da manifestação da Companhia, apresentada em 13/02/2023. Em 05/07/2023: Considerando a ausência de manifestação do perito, determinou-se intimação do perito. Em 02/04/2024: Certificou-se a intimação do perito quanto aos esclarecimentos complementares solicitados pela AZUL, mas ainda não houve manifestação quanto aos pontos apresentados. - Aguardando manifestação do perito acerca dos quesitos complementares apresentados pela Azul. - Perito devidamente intimado pelo Cartório responsável em 05/03/2025.
Resumo das decisões de mérito proferidas	A Ação Monitória foi julgada parcialmente procedente. Ambas as partes interpuseram recurso de apelação e o recurso do Autor foi provido. Não existem recursos pendente de julgamento nestes autos. O processo está em fase pericial, aguardando manifestação do perito acerca dos valores, índices e taxas envolvidos.
Estágio do processo	Aguardando manifestação do perito.
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido/impacto financeiro.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R\$ 18.301.782,88, na data base 31/12/24.

2. Processo nº 0046953-80.2016.4.01.3400	
Juízo	13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	10/08/2016
Partes no processo	Autor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e TAM Linhas Aéreas S.A. Réu: Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 9.720.323,00 (valor histórico) e R\$ 17.586.662,20 (valor atualizado para a data base de dezembro de 2024 conforme cálculos recebidos do CADE)- Valores Totais, correspondendo 50% a cada empresa (Azul e Tam).

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Principais Fatos	Trata-se de ação anulatória de multa aplicada pelo CADE pela suposta intempestividade na notificação de contratos de <i>codeshare</i> firmados entre as empresas TOTAL (posteriormente incorporada pela TRIP) e TAM, e TRIP e TAM. A penalidade foi aplicada, em junho de 2016, solidariamente à Azul (sucessora da TRIP) e à TAM, compreendendo multa e taxas administrativas para cada um dos contratos que supostamente deveriam ter sido notificados, no valor total de R\$ 9.720.323,00. Em outubro de 2016 foi deferida tutela antecipada para suspender o crédito do CADE, mediante a apresentação de seguro garantia pelas partes. Em outubro de 2019 foi prolatada sentença julgando a ação parcialmente procedente. O juiz concluiu que (i) a multa por intempestividade não seria devida, levando em conta que o próprio CADE concluiu que os contratos não representavam risco à concorrência; e (ii) as taxas para cada um dos contratos seriam devidas. Em março de 2020 as autoras interpuuseram um recurso de apelação, requerendo a reforma parcial da sentença para afastar também a cobrança das taxas, bem como a concessão de efeito suspensivo, o qual foi deferido. Em abril de 2020, o CADE interpôs recurso de apelação. As autoras apresentaram contrarrazões em julho de 2020 e o CADE em agosto de 2020. O processo foi remetido para o TRF1. Em maio de 2021 o MP juntou parecer. Em sua manifestação, o MP opinou “pelo provimento do apelo do CADE, reconhecendo-se como devida a multa imposta; pelo provimento do apelo da TAM/Azul, para afastar a cobrança das taxas”. Em junho de 2021, TAM e Azul juntaram manifestação sobre o parecer do MP, reiterando as alegações de suas apelações no sentido de não aplicação da multa por intempestividade. Em setembro de 2021, a Azul juntou petição requerendo a substituição da apólice de seguro garantia. O caso foi julgado em novembro de 2022 e obteve parcial provimento à remessa necessária e à apelação do CADE, para reformar a sentença monocrática e julgar improcedente o pedido relativo à anulação da multa administrativa imposta. Por outro lado, simultaneamente a apelação das empresas também teve provimento para excluir as 17 taxas cobradas, reconhecendo ser devida tão somente a taxa processual paga quando da notificação do ato de concentração. Em fevereiro de 2023, o processo foi concluso para o desembargador relator, após a oposição de Embargos de Declaração pelo CADE, assim como pela Azul e pela Latam. Em setembro de 2023, ambos Embargos de Declaração tiveram provimento negado pela Turma. Em novembro de 2023, ambas as partes interpuuseram Recurso Especial, buscando reverter parcialmente o acórdão de apelação. Em janeiro de 2024, houve apresentação de Contrarrazões ao Recurso Especial pelas companhias. Em abril de 2024, houve apresentação de Contrarrazões ao Recurso Especial pelo CADE. O processo foi remetido para o desembargador vice-presidente do Tribunal para exame de admissibilidade dos Recursos Especiais interpostos e respondidos. Em outubro de 2024, foi julgado prejudicado o incidente de efeito suspensivo da apelação, tendo em vista julgamento da apelação, em apartado. Em dezembro de 2024, houve a juntada de petição e pedido de adesão por parte das empresas Azul e Latam ao Edital do Programa Desenrola da AGU/PGF, visando à transação com o CADE dos valores relacionados a este processo judicial em condições benéficas.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença: o juízo assinalou que, ainda que não houvesse jurisprudência sólida no sentido da necessidade de apresentação dos contratos de <i>codeshare</i> no ano em que celebrado o primeiro pacto, tem-se que os diversos aditivos contratuais, firmados ao longo dos anos, foram ajustados quando já se consolidara posicionamento do CADE pela necessidade da prévia notificação, tendo inclusive a TAM efetuado notificações de contratos de <i>codeshare</i> ao CADE. Nesse sentido, entendeu que, independentemente do fato de as autoras terem promovido a notificação ao CADE, relativamente aos 17 (dezessete) atos de concentração faltantes, em um único momento, através da autuação de um único processo, tal circunstância não suplanta o dever legal de que tais atos fossem apresentados um a um, ao CADE, no momento em que foram firmados, razão que justifica a manutenção do pagamento da quantidade de taxas correspondentes ao quantitativo de atos de concentração que deveriam ter sido notificados. Com relação à multa por intempestividade, o juízo

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	de primeiro grau entendeu que, ainda que as autoras tenham apresentado as notificações de forma intempestiva, deve ser afastada a multa aplicada em seu desfavor, considerando ter havido pronunciamento do CADE pela regularidade das operações. <u>Acórdão:</u> o processo foi julgado pelo TRF1 e o relator do caso considerou que os contratos em que uma companhia aérea oferta ao mercado voos operados por outra companhia (<i>codeshare</i>) constituem atos de concentração econômica, sendo devida a notificação ao CADE para fins de controle concorrencial, previamente ou no prazo máximo de quinze dias úteis de sua realização, sob pena de multa pecuniária. No caso, embora o CADE tenha reconhecido administrativamente a regularidade dos referidos contratos de <i>codeshare</i>, em exame incidental da matéria por ocasião da análise da incorporação das ações da TRIP pela AZUL S/A (AC nº. 08700.004155/2012-81), pois não possuíram efeitos anticoncorrenciais, remanesce o dever de comunicação ao mencionado Conselho, de modo a possibilitar o exercício do controle dessas operações no mercado, não significando que a notificação conduza inevitavelmente à reprovação do ajuste, ou seja, o posterior reconhecimento da regularidade das operações não compromete a prévia obrigação prevista na Lei nº. 8.884/94. Por outro lado, entendeu que não se afiguravam devidas as 17 (dezessete) taxas processuais adicionais, como pretende o CADE, uma vez que as autoras apresentaram intempestivamente, de uma só vez, os 18 (dezoito) acordos de compartilhamento, que foram julgados em um só processo, sendo, assim, devida apenas uma taxa processual. Se o Conselho, ciente dos 18 acordos de compartilhamento, optou por julgá-los em um único processo, sem exigir das empresas a divisão em processos distintos, não seria razoável ou proporcional a cobrança de mais 17 taxas, além daquela já recolhida e que abarcou o julgamento de todos os acordos. Desta forma, a sentença foi reformada no julgamento das apelações, de modo que foi mantida a cobrança de uma única taxa processual e restaurada a multa por intempestividade.
Estágio do processo	Atualmente o processo encontra-se aguardando julgamento quanto à admissibilidade dos Recursos Especiais de ambas as partes. Também em 31/12/2024 foi informada a hipótese de adesão ao Edital do Programa Desenrola da AGU/PGF, visando à transação com o CADE dos valores em discussão no processo judicial.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro no valor de R\$ 9.720.323,00 (valor histórico) e R\$ 17.586.662,20 (valor atualizado para a data base de dezembro de 2024 conforme cálculos recebidos do CADE)- Valores Totais, correspondendo 50% a cada empresa (Azul e Tam) - Em caso de perda, a Azul estará sujeita à execução da garantia, bem como pagamento de honorários de sucumbência fixados em 8% do benefício econômico no julgamento da apelação, devidos solidariamente com a TAM.

3. Processo nº	1009166-97.2021.8.26.0068
Juízo	5ª Vara Cível da Comarca de Barueri/SP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 25/06/2021 (Reconvenção: 31/08/2021)
Partes no processo	Ação Movida pela AZUL: Autor: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Réu: Interiors Service - Serviços Aeronáuticos Ltda. – EPP Reconvenção: Autor: Interiors Service - Serviços Aeronáuticos Ltda. – EPP Réu: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação Movida pela AZUL: R\$ 790.684,71 Reconvenção: R\$ 7.340.450,51
Principais Fatos	Trata-se de ação declaratória de inexigibilidade de débito com condenação por descumprimento contratual, cumulada com cancelamento de protesto e pedido de tutela antecipada movida pela AZUL em face da INTERIORS em razão de ter sido responsabilizada, reiteradamente, em ações

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	trabalhistas da demandada, embora o contrato fosse claro em excluir a responsabilidade da AZUL nessa questão. Em razão disso, uma nota de prestação de serviços foi parcialmente retida para compensar o pagamento de débito trabalhista arcado pela AZUL, o que levou a uma troca de notificações e fulminou pelo abandono na prestação de serviços por parte da INTERIORS, que por sua vez, protestou todas as notas pendentes e não vencidas. Assim, a AZUL moveu a presente ação para que INTERIORS seja responsabilizada pelos valores arcados pela AZUL, e que esses valores sejam compensados nas faturas protestadas. Nossa tutela foi deferida e os protestos baixados. A INTERIORS apresentou contestação e reconvenção na qual pleiteia a condenação em R\$ 7.340.450,51. A AZUL apresentou contestação à reconvenção, demonstrando que não houve descumprimento contratual. Ainda, a AZUL apresentou réplica em peça apartada da contestação, impugnando os fundamentos da contestação da INTERIORS. Com a apresentação da réplica e concordância das partes, o processo foi remetido para o CEJUSC, com designação da audiência de conciliação em 06/10/2022, a qual resultou em inexitosa. Em 24/08/2023: Houve apresentação de laudo pericial pelo perito. Em 02/02/2024: Apresentada manifestação complementar do perito após questionamentos da Interiors Service. Em 24/09/2024: Apresentada manifestação da Azul com parecer técnico contábil parcialmente divergente ao laudo pericial. Em 14/11/2024: Despacho informando o encerramento da instrução e facultando às partes apresentação de alegações finais.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve o julgamento da ação.
Estágio do processo	Aguardando prolação da sentença.
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido na ordem de R\$ 7.340.450,51 e matéria discutida.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto Financeiro estimado em R\$ 8.074.495,56.

4. Processo nº	0601670-85.2022.8.04.6300
Juízo	1ª Vara Cível da Comarca de Parintins/AM
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 05/05/2022
Partes no processo	Autor: Defensoria Pública do Estado do Amazonas Réu: Azul Linha Aéreas Brasileiras S.A. e outros
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 2.193.151,74

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Principais Fatos	Trata-se de Ação Civil Pública movida pela DPE/AM através da qual alega, que após o anúncio do Festival de Parintins, que historicamente ocorre no último final de semana do mês de junho, houve um aumento irrazoável e significativo do valor das passagens aéreas com destino à Parintins, o que pode causar lesão aos direitos dos consumidores. Prossegue, aduzindo que deu início ao Procedimento de Apuração de Dano Coletivo (PADC), que foi respondido pelas Rés "basicamente" com o argumento de que o aumento ocorre em "vista o Regime da Liberdade Tarifária vigente no ordenamento jurídico brasileiro, o que supostamente autorizaria as empresas a estabelecer o preço da passagem aérea de acordo com sua conveniência e oportunidade, bem como seguindo a lógica da lei da oferta e demanda". Para comprovação do alegado, colacionou tabelas de valores que teriam sido retirados do website das Cias. Aéreas Rés, indicando variações de 300 a 900% dos valores que entende como "correto", de tarifas praticadas antes e depois das datas do Festival. Em vista disso, formulou pedido de tutela antecipada, para que "a partir do dia 15/06/2022 até o dia 30/06/2022 pratiquem preço das passagens consistente com a média dos 5 (cinco) meses anteriores a junho/2022". Em 11/07/2022 foi proferida decisão, com indeferimento do pedido de antecipação da tutela. Após a apresentação de contestação pelas Partes, os autos permanecem conclusos desde 06.12.2022. Em 12.09.2023 foi proferida decisão reconhecendo a suspeição da magistrada e determinada certificação de citação das partes. Em 04.01.2024 o processo foi redistribuído à 3ª Vara da Comarca de Parintins. Em 20.05.2024: Juntada de provimento de correição e encaminhamento dos autos à conclusão.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve o julgamento da ação.
Estágio do processo	Concluso para decisão.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor envolvido na ordem de R\$ 2.193.151,74 e matéria discutida que pode impactar a política de precificação da Companhia em suas passagens aéreas.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$ 2.412.466,91.

5. Processo nº	7051335-44.2023.8.22.0001
Juízo	2ª Vara Cível da Comarca de Porto Velho/RO
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 18/08/2023
Partes no processo	Autor: Município de Porto Velho Réu: Azul Linha Aéreas Brasileiras S.A. e outros
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 10.539,76 (para fins fiscais)

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Principais Fatos	Trata-se de ACP com pedido de tutela antecipada referente ao anúncio de cancelamentos e interrupções de voos pela AZUL, GOL e LATAM, em razão da quantidade de processos judiciais no setor aéreo existentes no Estado de Rondônia. Por meio da ação, solicita-se o reestabelecimento das rotas. Em 26.02.2024, realizou-se audiência de conciliação, inexitosa, e abriu-se prazo para a apresentação de defesa. Em 15.04.2024, apresentou-se contestação pela AZUL. Em 10.06.2024, apresentada réplica pelo Município. Em 19.12.2024, foi deferida parcialmente a tutela de urgência, para o fim de que as companhias aéreas AZUL e GOL mantenham os índices de cancelamento e atraso de voos em Porto Velho compatíveis com a média nacional, bem como excluindo a LATAM da demanda.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve o julgamento da ação.
Estágio do processo	Aguardando julgamento dos embargos de declaração opostos pela GOL sobre a decisão que concedeu parcialmente a tutela de urgência.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Matéria discutida que impacta a operação e política de rotas no estado de Rondônia.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Potenciais custos operacionais e ajustes na malha aérea da companhia para cumprir eventual determinação de restabelecimento das rotas em Rondônia.

6. Processo nº	1015771-15.2024.4.01.4100
Juízo	2ª Vara Federal da Seção Judiciária de Rondônia
Instância	1ª instância
Data de Instauração	Distribuição: 03/10/2024
Partes no processo	Autores: Defensoria Pública da União; Ministério Público do Estado de Rondônia; Defensoria Pública do Estado de Rondônia; Instituto de Defesa da Sociedade, do Interesse Público, do Consumidor, dos Vulneráveis e do Meio-Ambiente; Estado de Rondônia. Réus: União Federal; ANAC; CADE; AZUL; GOL; LATAM; ABEAR
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$70.814.343,57 (data base 31/12/2024)
Principais Fatos	Ação Civil Pública ajuizada em decorrência de supostas penalizações impostas pelas Companhias Aéreas sobre os cidadãos rondonienses pelo índice de cancelamento e atrasos de voos, bem como pela redução da oferta de voos em Rondônia e pelo reajuste abusivo das passagens aéreas. Requereram, em sede de tutela de urgência, que a Azul fosse compelida a se abster de atribuir aos cidadãos rondonienses e aos advogados a culpa por supostos incrementos das operações do setor aéreo na região. No mérito, requereram a confirmação da tutela, bem como que cada companhia aérea ofereça, ao mínimo, 22 voos semanais partindo de Rondônia, bem como escala em 03 aeroportos do interior do estado de Rondônia, bem como que procedam com reajuste das passagens aéreas, e danos morais coletivos no importe de R\$60.000.000,00 (sessenta milhões de reais). Em 02/12/2024 apresentada contestação pela Azul. Em 23/01/2025 proferida decisão que julgou extinta a ação com relação ao Instituto de Defesa da Sociedade, do Interesse Público, do Consumidor, dos Vulneráveis e do Meio-Ambiente. Em 03/02/2025 a parte Autora opôs embargos de declaração da decisão que extinguiu o feito contra o Instituto.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve decisão de mérito da ação.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Estágio do processo	Aguardando julgamento dos embargos de declaração opostos
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Matéria discutida que impacta a operação e política de rotas no estado de Rondônia, bem como impacto financeiro de R\$70.814.343,57.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$70.814.343,57, bem como potenciais custos operacionais e ajustes na malha aérea da companhia para cumprir eventual determinação de restabelecimento das rotas em Rondônia.

7. Processo nº	1114827-66.2021.8.26.0100
Juízo	6ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo – SP.
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	Distribuição: 22/10/2021
Partes no processo	Autor: Associação de Pessoas Com Deficiência do Centro de Assistência Profissionalizante – CENAPA. Réu: AZUL
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$59.702.060,81 (data base 31/12/2024)
Principais Fatos	Ação Civil Pública discutindo tratamento integral aos passageiros PNAE, tanto em embarque, desembarque, check-in etc., como acessibilidade do site Azul, em decorrência de um suposto impedimento de embarque de uma passageira que possuía cadeira de rodas motorizada em São Luís /MA (https://folhadomaranhao.com/2021/08/wellington-quer-esclarecimentos-da-azul-e-da-anac-sobre-mulher-com-deficiencia-que-foi-impedida-de-embarcar-em-voo-em-sao-luis/) e outros casos sobre o tema (https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/tetraplegico-cai-duas-vezes-durante-viagem-e-justica-condena-companhia-aerea-a-pagar-r-30-mil-comecei-a-chorar.ghtml). A parte Autora pleiteou inúmeras obrigações de fazer pela Azul a fim de melhorar acessibilidade e inclusão, bem como condenação em danos morais coletivos no importe de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais). Em 03/12/2021 foi indeferida a tutela de urgência. Em 30/03/2022 foi apresentada contestação pela Azul. Em 28/09/2022 o feito foi saneado, com a fixação dos seguintes pontos controvertidos: 1) se as medidas atualmente adotadas pela ré são suficientes para preservar os direitos de pessoas com deficiência; 2) se há necessidade de imposição de novas medidas e, em caso positivo, quais medidas devem ser impostas. Em 31/07/2023 foi apresentado Parecer Técnico de Acessibilidade Digital apresentado pela Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), reprovando o site da Azul. Em 04/12/2023 apresentada manifestação pela Azul atestando a mudança de seu site e promoção de novos softwares para atender as pessoas com necessidades especiais. Em 02/05/2024 o juiz determinou nova expedição de ofício à CPA para averiguar as mudanças feitas pela Azul. Em 13/12/2024, considerando a ausência de retorno da CPA, a parte Autora requereu prosseguimento do feito com designação de audiência de conciliação. Em 02/04/2025 foi realizada audiência de conciliação, sem acordo, com abertura de prazo de 90 dias para que a Azul trazer ao juízo proposta concreta de acordo, de molde a adequar àquilo buscado pela parte autora na parte obrigacional.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não foi proferida decisão de mérito.
Estágio do processo	Aguardando sentença.
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro de R\$59.702.060,81, bem como possíveis mudanças em medidas estruturais de adequação e inclusão, com impacto direto à passageiros com necessidades especiais.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$59.702.060,81.
8. Processo nº	1061746-42.2020.8.26.0100
Juízo	6ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo/SP
Instância	1ª instância
Data de Instauração	Distribuição: 15/09/2020
Partes no processo	Autora: Versatille Editora e Revistas Ltda. Réu: AZUL
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 15.418.258,79 (data base 31/12/2024)
Principais Fatos	Trata-se de ação de cobrança c/c indenizatória em que a Versatille narra ser editora de revista que foi contratada pela Azul para projeto de mídia de bordo. Considerando a rescisão do contrato, ajuizou ação cobrando supostos valores devidos pela Azul, bem como multa contratual. Em 10/09/2021 foi apresentada contestação pela Azul Em 14/12/2021 foi proferida sentença julgando improcedente o feito. Em 17/03/2022 apresentado recurso de apelação pela Versatille. Em 09/10/2024 foi proferido acórdão anulando a sentença, determinando retorno dos autos à origem para novo julgamento.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito proferida.
Estágio do processo	Aguardando deferimento das provas
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valores envolvidos na rescisão contratual em R\$ 15.418.258,79.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Possível impacto financeiro no valor estimado em R\$ 15.418.258,79.
9. Processo nº	5028262-19.2021.4.04.7200
Juízo	6ª Vara Federal da Seção Judiciária de Florianópolis.
Instância	1ª instância
Data de Instauração	Distribuição: 17/09/2021
Partes no processo	Autora: Ministério Público Federal Réus: Aerosul; ANAC; AZUL; GOL; Itapemirim; LATAM.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 6.038.266,43 (data base 31/12/2024).

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Principais Fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal em face da ANAC e de todas as companhias aéreas que operam no Aeroporto Internacional de Florianópolis, afirmando que os gases e partículas emitidas pelas aeronaves em suas rotas, seja durante o taxi e estacionamento ou durante o pouso e decolagem, causam danos à saúde humana, notadamente para aquelas comunidades residentes no entorno do aeroporto. Ajuizou a demanda para responsabilizar as companhias aéreas com base nos princípios que tutelam o meio ambiente. Em 25/11/2021 a Azul apresentou contestação. Em 09/05/2022 o feito foi saneado. Em 02/09/2022 foi deferida a produção de prova pericial para discutir os parâmetros técnicos adotados pela ANAC para certificação das aeronaves. Em 06/02/2024 a engenheira química Patrícia Maria Souza da Costa aceitou o encargo de perita do juízo e apresentou proposta de honorários periciais no montante de R\$566.810,00 Em 22/02/2024 a Azul apresentou impugnação a proposta de honorários periciais. Em 07/06/2024 a perita apresentou esclarecimento sobre as impugnações a proposta de honorários periciais e apresentou nova proposta no valor de R\$403.500,00. Em 26/08/2024 a Azul apresentou nova impugnação a proposta de honorários periciais. Em 19/09/2024 a ANAC se manifestou informando que recebeu informação da concessionária do Aeroporto de Florianópolis que estariam em processo de contratação de empresa para monitoramento do ar do aeroporto, que poderia ser aproveitado nos autos da ação civil pública. Em 30/10/2024 o juiz suspendeu a nomeação da perita, considerando as impugnações, bem como intimou a ANAC a esclarecer o estudo mencionado pela concessionária do aeroporto. Em 05/12/2024 a ANAC apresentou manifestação informando que o estudo da concessionária está em fase embrionária, mencionando ainda que o Instituto do Meio Ambiental de Santa Catarina e Universidade Federal de Santa Catarina celebraram Acordo de Cooperação Técnica para instalação e operação de unidade de monitoramento de qualidade do ar em Florianópolis, sugerindo a intimação destes para detalharem os planos de implementação da estação de monitoramento.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não foi proferida decisão de mérito.
Estágio do processo	Aguardando realização da perícia.
Chance de perda	Possível.
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	O processo envolve tutela do meio ambiente e de saúde pública, com possibilidade de responsabilização da Azul em possível poluição e afetação a saúde das pessoas ao redor do Aeroporto de Florianópolis, bem como o impacto financeiro em R\$ 6.038.266,43.
Análise do impacto em caso de perda do processo	Impacto financeiro estimado em R\$ 6.038.266,43, bem como operacional, na possibilidade de obrigação de custear sistemas de monitoramento da qualidade do ar e implementar medidas para redução das emissões atmosféricas.

4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes

4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes

Em 31 de dezembro de 2024, o valor total provisionado dos processos descritos no item 4.4 acima, era de: R\$ R\$76,607.742,65 para os processos não sigilosos Cíveis e R\$ 66.935.983,51 para os processos não sigilosos Trabalhistas.

4.6 Processos sigilosos relevantes

4.6 - Processos sigilosos relevantes

Em 31 de dezembro de 2024, uma das subsidiárias da Companhia figurou como parte no processo sigiloso individualmente relevante indicado a seguir:

Procedimento Arbitral nº 51/2021/SEC5CAM-CCBC	
Valor envolvido	R\$ 60.000.000,00
Análise do impacto em caso de perda	Em caso de decisão desfavorável, haverá desembolso com custas e despesas incorridas com o procedimento arbitral, bem como eventuais valores decorrentes de pleitos reconventionais a serem calculados em sede de liquidação de sentença.

4.7 Outras contingências relevantes

4.7 - Outras contingências relevantes

Não há outras informações que a Companhia julgue relevantes em relação a esta seção 4 que não tenham sido divulgadas nos demais itens deste Formulário de Referência.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

5. Política de Gerenciamento de Riscos e Controles Internos

5.1. Em relação aos riscos indicados nos itens 4.1 e 4.3, informar:

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

A Azul S.A. ("Companhia") possui uma política formalizada de gestão de riscos corporativos, elaborada durante o ano de 2021 pela gerência de riscos e *compliance*, revisada pela diretoria jurídica e aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 05 de maio de 2022 ("Política de Gestão de Riscos Corporativos"). A Política de Gestão de Riscos Corporativos se aplica a todos os macroprocessos e operações de negócios da Companhia e está disponível em nosso *website*, na página de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>).

A Política de Gestão de Riscos Corporativos compõe a relação de políticas internas de *compliance* da Companhia, alinhadas com o seu programa de integridade, que está baseado nos princípios de governança corporativa e leis anticorrupção brasileiras e estrangeiras ("Programa de Integridade"). O Programa de Integridade apoia todas as áreas da Companhia na identificação e prevenção de riscos, implementação de controles internos, aprimoramento de processos e investigação de incidentes. Além disso, conta com uma agenda para revisão anual do Código de Ética e Conduta (conforme definido abaixo) da Companhia, realização de campanhas de comunicação e treinamentos, além do monitoramento da aplicação e conformidade das políticas e procedimentos nos processos e atividades do negócio da Companhia e nas relações profissionais de seus empregados, funcionários e/ou administradores ("Tripulantes").

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

A Política de Gestão de Riscos Corporativos tem por objetivo estabelecer as principais diretrizes, princípios e responsabilidades relacionadas ao gerenciamento de riscos corporativos, além de fornecer orientação para as áreas de negócios nos processos de identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação dos riscos e oportunidades, aos quais a Companhia possa estar exposta, aumentando a transparência das informações internamente e para seus *stakeholders*.

(i) os riscos para os quais se busca proteção;

Os potenciais riscos corporativos identificados são documentados por meio de um dicionário de riscos, e são classificados e categorizados em uma linguagem comum, considerando suas características:

- **Risco Estratégico:** Consiste nos riscos associados às decisões estratégicas da administração da Companhia que, por eventos de variações no ambiente interno e externo (políticas, tecnológicas, econômicas, sociais, entre outras), possam impactar sua capacidade ou habilidade de proteger-se ou adaptar-se às mudanças do ambiente em que se encontra inserida.
- **Risco Socioambiental:** Potenciais danos ao meio ambiente e sociedade, motivados pelas atividades da Companhia, gerando um impacto a proteção da saúde humana, cultural ou ambiental.
- **Risco Crédito:** Consiste no risco de perdas recorrentes por inadimplência de clientes e parceiros (agências de viagens, agência de marketing, representantes).
- **Risco Liquidez:** Ausência da disponibilidade de recursos suficientes em caixa para cumprir com as obrigações do passivo da Companhia, como empréstimos, financiamentos, debêntures, salários, provisões, encargos sociais a recolher, contas a pagar e outros passivos. Também pode estar relacionado a dificuldade de resgatar recursos investidos, sem que percam o seu valor.
- **Risco Mercado:** Possibilidade de perdas que podem ser ocasionadas por mudanças no comportamento das taxas de juros, do câmbio, dos preços de ações e *commodities*.
- **Risco Operacional:** Possíveis perdas de eficiência e/ou eficácia nas operações da Companhia, devido inadequação aos processos internos, políticas, pessoas ou sistemas, que podem resultar em acidentes ou prejuízos financeiros.
- **Risco Regulatório:** Exposição a penalidades legais, que possam gerar perdas financeiras ou danos à reputação, devido à não adequação a leis ou regulamentos internos e externos ou suas atualizações. Isso inclui normativas que regem a atuação do

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

setor da Companhia, como a *Lei Sarbanes-Oxley* (SOX), a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), a Lei nº 12.846, de 01 de agosto de 2013 ("*Lei Anticorrupção*"), entre outras.

- **Risco Cibernético/Tecnológico:** Ameaças que visam explorar as vulnerabilidades da Companhia, e que possam resultar no vazamento de informações ou dados pertencentes a ela. Como por exemplo, dados de pessoas físicas (clientes ou Tripulantes) e jurídicas (fornecedores, terceiros ou da própria Companhia), ou informações comerciais e sensíveis. Impactando a confidencialidade, integridade e disponibilidade.

(ii) os instrumentos utilizados para proteção;

A Política de Gestão de Riscos Corporativos está estruturada de forma a garantir um gerenciamento adequado dos riscos que, uma vez identificados e categorizados, passam pelas etapas de:

- **Avaliação do Risco:** processo utilizado como base, para definição através da metodologia que utilizada os graus de impacto e probabilidade, da materialização de um risco.
- **Tratamento do Risco:** processo dinâmico e contínuo, que após a mensuração, é direcionado ao tratamento necessário com base nas análises do limite aceitável para a exposição da Companhia ao risco. As estratégias traçadas junto às áreas de negócio serão registradas na matriz de riscos corporativos como um plano de ação e controle. Esses controles devem reduzir a exposição ao risco identificado, conduzindo-o ao risco residual, ou seja, aquele que permanece mesmo após a implementação de medidas para minimizar ou eliminar determinados riscos.
- **Monitoramento do Risco:** para que o gerenciamento de riscos seja efetivo, os responsáveis pelos controles devem acompanhar os riscos de forma contínua. O desempenho e os resultados do processo, devem ser analisados periodicamente pela área de Controles Internos e pelos gestores das áreas, de maneira a identificar possíveis correções ou mudanças que impactam os planos de ações e, periodicamente, pelo Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia.

(iii) e a estrutura organizacional de gerenciamento de riscos.

A Companhia utiliza para a estrutura de gestão de riscos, o modelo das 3 (três) linhas de defesa proposto pelo Instituto de Auditores Internos - (IIA 2020), elaborado com o propósito de esclarecer os papéis e responsabilidades relacionados às atividades da gestão de riscos e controles. Os critérios para a gestão de riscos corporativos da Companhia são baseados nas metodologias da ICAO (*International Civil Aviation Organization*), COSO-ERM (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management*) e ISO 31000.

Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Companhia aprova a Política de Gestão de Riscos Corporativos, e a revisa sempre que necessário, além de deliberar sobre as questões estratégicas do processo de gestão de riscos, como o limite aceitável de exposição ao risco, monitorando-os com o apoio dos comitês. Também é responsável por aprovar, quando necessário, exceções às estratégias, diretrizes e políticas de gestão de riscos, bem como disseminar e endossar a cultura de gerenciamento de riscos na Companhia.

Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia assessora o Conselho de Administração na supervisão das atividades de gerenciamento de riscos, garantindo que as diretrizes sejam seguidas, bem como recomenda ao Conselho de Administração, quando necessário, exceções às estratégias, diretrizes e políticas de gestão de riscos. Além disso, o Comitê de Auditoria Estatutário revisa a matriz de riscos corporativos e avalia as medidas necessárias para garantir o alinhamento entre o limite aceitável de exposição ao risco e a execução da estratégia da Companhia.

Adicionalmente, a área de Controles Internos e Comitê de Auditoria Estatutário avalia, durante as etapas de *Certificação SOX* (*Sarbanes-Oxley*), o ambiente de controles internos a fim de assegurar a governança da gestão dos riscos de negócio da Companhia relacionados a regulamentação. O objetivo da avaliação é fornecer segurança e confiabilidade das demonstrações financeiras. Adicionalmente, o Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia realiza auditorias operacionais visando o bom andamento dos processos e controles. Todo o trabalho da auditoria é reportado e aprovado periodicamente pelo Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia.

Diretoria Executiva

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

A Diretoria da Companhia compromete-se com a gestão de riscos, garantindo a alocação dos recursos necessários ao processo, em conformidade com as diretrizes estabelecidas na Política de Gestão de Riscos Corporativos. A Diretoria também deve assegurar a aderência aos limites aceitáveis de exposição da Companhia a riscos, além de disseminar e endossar a cultura de gerenciamento de riscos na organização.

Gerência de Riscos e Compliance

A Companhia possui uma área de Controles Internos, responsável pela implementação e avaliação do ambiente de controles internos relacionados a *Certificação SOX (Sarbanes-Oxley)*.

A Companhia também possui uma área de riscos e compliance ("Gerência de Riscos e Compliance"), responsável pela implementação de controles e políticas relacionadas ao Programa de Integridade, como a Política Anticorrupção. Anualmente, a Gerência de Riscos e Compliance realiza uma análise geral de riscos, com base no dicionário disposto na Política de Gestão de Riscos Corporativos. Além disso, também executa controles internos, como a *due diligence* de parceiros de negócio e monitoramentos.

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

A Companhia entende que, com a implementação da estrutura organizacional descrita em sua Política de Gestão de Riscos Corporativos, estão atendidas as necessidades referentes ao controle, monitoramento e gestão de riscos da Companhia. Os esforços da Companhia têm sido constantemente direcionados ao aprimoramento de seus processos e controles, sempre visando a segurança e mitigação de riscos na execução das atividades do negócio.

5.2 Descrição dos controles internos

5.2 - Em relação aos controles adotados pelo emissor para assegurar a elaboração de demonstrações financeiras confiáveis, indicar:

A Companhia possui um conjunto de processos e atividades de controles contínuos, adaptáveis a sua estrutura, que buscam proporcionar um grau de confiança capaz de apoiar no alcance dos objetivos relacionados as operações, relatórios e conformidade (“Controles Internos”). Além disso, conta com uma auditoria independente e objetiva, responsável por avaliar a adequação e eficácia da governança e do gerenciamento de riscos, bem como reportar as fragilidades no ambiente de controles internos, promovendo e facilitando a melhoria contínua (“Auditoria Interna”). As áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna são responsáveis pelo mapeamento dos riscos corporativos, avaliação da exposição e definição dos controles internos. Essas áreas fornecem segurança razoável para os executivos, conselheiros e mercado em relação à confiabilidade de nossas demonstrações financeiras, com o cumprimento das leis e regulamentações e otimização das operações.

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

A administração da Companhia, por meio das áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna, adota, como modelo para avaliar o ambiente de controles internos, as referências a boas práticas de governança corporativa estabelecidas pelos padrões e metodologias do *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (“COSO”), nas regulamentações do *Public Company Accounting Oversight Board* (PCAOB) e nas normas emitidas pelo Instituto dos Auditores Internos do Brasil.

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

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

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

A administração da Companhia avaliou a eficácia dos controles internos relativos à elaboração das demonstrações financeiras para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2024, de acordo com a *Section 404* da Lei Sarbanes-Oxley, onde até o momento não foram identificadas fraquezas materiais.

b. As estruturas organizacionais envolvidas

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

As áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna realizam o mapeamento e a atualização dos controles junto às áreas de negócios e de tecnologia, de acordo com a avaliação dos riscos que possam impactar as demonstrações financeiras.

Com objetivo de garantir a eficácia e a adequação dos processos perante as leis e regulamentos aos quais a Companhia está enquadrada, a área de Auditoria Interna realiza revisões independentes direcionadas aos processos previstos no plano de auditoria anual aprovado e acompanhado pelo Comitê de Auditoria Estatutário.

O resultado da avaliação dos nossos Controles Internos e os resultados das auditorias internas realizadas são apresentados ao Comitê de Auditoria Estatutário, que monitora as evoluções e ações adotadas junto à administração da Companhia.

5.2 Descrição dos controles internos

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 mantê-los atualizados sobre os resultados dos testes e acompanhamento dos planos de ação.

As equipes de Auditoria Interna e de Controles Internos apresentam frequentemente ao Comitê de Auditoria Estatutário o cenário do funcionamento dos controles internos, detalhando os principais processos e controles com fragilidades e deficiências, assim como o andamento dos planos de ação para as correções aplicáveis.

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

Os auditores externos da Companhia conduziram a avaliação dos controles internos da Companhia, em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2024. No contexto do relatório emitido pelos auditores, até o momento, não foram observadas deficiências e recomendações significativas sobre os referidos controles internos.

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

Conforme informado no item acima, não foram reportadas deficiências significativas no relatório de recomendações dos controles internos da Companhia.

5.3 Programa de integridade

5.3 Em relação aos mecanismos e procedimentos internos de integridade adotados pelo emissor para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira, informar:

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

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

Código de Ética e Conduta

O Código de Ética e Conduta da Companhia ("Código de Ética e Conduta") reúne um conjunto de princípios éticos e normas de conduta que norteiam os negócios e as decisões da Companhia, incluindo todas as empresas e unidades de negócio do grupo econômico da Companhia. Por meio do Código de Ética e Conduta, a Companhia busca promover e consagrar seus valores, guiando suas atividades e fortalecendo sua reputação como uma empresa reconhecida pelo compromisso com o respeito e a ética no dia a dia. O Código de Ética e Conduta aplica-se obrigatoriamente a todos os Tripulantes, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários e demais empregados da Companhia, estagiários e menores aprendizes, bem como os membros do Conselho de Administração e os seus parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes) e demais partes interessadas (*stakeholders*), nos termos do artigo 57, inciso III, do Decreto nº 11.129, de 11 de julho de 2022, o que demonstra o compromisso da alta administração com a cultura e integridade da Companhia..

O Programa de Integridade da Companhia estabelece diretrizes para o cumprimento de comportamentos éticos e transparentes em todas as relações profissionais da Companhia, promovendo uma cultura de integridade com base em nossos valores e no Código de Ética e Conduta, e apoia as áreas da Companhia na identificação e prevenção de riscos, implementação de controles internos, melhorias de processos e investigações de incidentes com o objetivo de prevenir e combater atos ilícitos.

Política de Gestão de Riscos Corporativos

A Política de Gestão de Riscos Corporativos compõe a relação de políticas internas de *compliance* da Companhia, alinhadas com o Programa de Integridade. A Política de Gestão de Riscos Corporativos se aplica a todos os macroprocessos e operações de negócios da Companhia e está disponível em seu *website*, na página de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>).

Esta Política estabelece as principais diretrizes, princípios e responsabilidades relacionadas ao gerenciamento dos riscos corporativos, além de fornecer orientações para as áreas de negócios nos processos de identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação dos riscos aos quais a Companhia está exposta.

Política Anticorrupção

A Companhia é comprometida com as leis de prevenção e combate à corrupção e à lavagem de dinheiro, em especial a Lei Anticorrupção (Lei 12.846/13), assim como a Lei nº 9.613, de 03 de março de 1998, que dispõe sobre os crimes de lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores. A Companhia não tolera condutas antiéticas, sobretudo se estas envolverem atos de corrupção ou quaisquer outros que possam lesar a administração pública, nacional ou estrangeira.

No dia 05 de novembro de 2021, o Comitê de ESG aprovou a política anticorrupção da Companhia ("Política Anticorrupção"), que está disponível no *website* da Companhia, na página de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>).

A Política Anticorrupção possui diretrizes para os seguintes temas: vantagem indevida; pagamentos de facilitação; pagamentos a terceiros; relacionamento com fornecedores e parceiros de negócios; cláusula anticorrupção; brindes, presentes, entretenimento e outras vantagens; e doações e contribuições políticas.

As políticas e práticas da Companhia são avaliadas de forma contínua e atualizadas sempre que houver alterações nas legislações aplicáveis ou identificação de novos riscos.

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

5.3 Programa de integridade

A Companhia possui a Gerência de *Compliance*, que visa assegurar a conformidade com leis nacionais e internacionais, regulamentos, normas e códigos organizacionais, atendendo a princípios de governança, padrões éticos e de boa conduta, incluindo a gestão do Programa Integridade e riscos corporativos.

O Gerência de *Compliance*, reporta-se funcionalmente ao Comitê de ESG, e administrativa e operacionalmente, ao Vice-Presidente Financeiro da Companhia.

Adicionalmente, temos um Comitê de Ética e Conduta, não permanente e não estatutário, ao qual cabe: (i) assegurar a eficácia e efetividade do Código de Ética e Conduta; (ii) avaliar e decidir sobre situações submetidas pela Gerência de *Compliance* da Companhia; (iii) apoiar os gestores na interpretação e encaminhamento de medidas disciplinares decorrentes de violações do Código de Ética e Conduta; (iv) analisar qualquer situação fora dos padrões morais e éticos e eventualmente não previstas no Código de Ética e Conduta; (v) esclarecer dúvidas em relação aos princípios contidos no Código de Ética e Conduta; e (vi) divulgar amplamente as diretrizes e normas do Código de Ética e Conduta aos Tripulantes e terceiros parceiros.

A Auditoria Interna reporta-se funcionalmente ao Comitê de Auditoria Estatutário e administrativa e operacionalmente ao Vice-Presidente Financeiro da Companhia e realiza avaliação independente sobre os processos, controles e riscos da Companhia.

(iii) se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando:

- **se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**

O Código de Ética e Conduta se aplica obrigatoriamente a todos os Tripulantes, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal (se instalado), e, também, nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes) e demais partes interessadas (*stakeholders*), nos termos do artigo 57, inciso III, do Decreto nº 11.129, de 11 de julho de 2022.

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

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

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

O nosso Código de Ética e Conduta foi revisado e aprovado pelo Conselho de Administração em sua versão atual em 10 de agosto de 2023 e encontra-se disponível em nossa Intranet (para consulta interna), no *website*, na página de Relações com Investidores (www.ri.voeazul.com.br), além das páginas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (www.b3.com.br).

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

- (i) **se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros**
- (ii) **se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados**
- (iii) **se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciantes de boa-fé**
- (iv) **órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias**

A Companhia possui o Canal Confidencial, disponibilizado a todos os seus públicos internos e externos: Tripulantes, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas e aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal (se instalado), nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes), clientes e demais partes interessadas, para que possam reportar, de forma segura e, se desejada, anônima, todas as situações que não estão de acordo com o nosso Código de Ética e Conduta.

5.3 Programa de integridade

O Canal Confidencial é essencial para garantirmos nossa integridade, promovendo a confiança e a transparência nas nossas relações de trabalho e de negócios, de forma a estabelecer um ambiente com elevado padrão ético, preservando nossa idoneidade.

O Canal Confidencial é operado por uma empresa externa especializada, que recebe todas as informações reportadas e encaminha cada situação à Gerência de *Compliance* para apuração e tratativa, eliminando conflitos de interesses e possíveis retaliações no processo de averiguação das informações recebidas.

O acesso ao Canal Confidencial está disponível em nossa Intranet (apenas para Tripulantes) ou por meio do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul, além do *website* de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/canal-confidencial/>). O contato também pode ser realizado diretamente pelo telefone 0800 377 8050 de segunda-feira a sexta-feira, 24 horas por dia.

c. número de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

Não houve registro de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas.

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

Não aplicável, pois a Companhia possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública.

5.4 Alterações significativas

5.4 - Informar se, em relação ao último exercício social, houve alterações significativas nos principais riscos a que o emissor está exposto ou na política de gerenciamento de riscos adotada, comentando, ainda, eventuais expectativas de redução ou aumento na exposição do emissor a tais riscos

No último exercício social, não ocorreram alterações significativas nos riscos aos quais a Companhia esteve exposta, bem como não há expectativas de redução ou aumento na exposição da Companhia a tais riscos.

5.5 Outras informações relevantes

5.5 Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Nós nos envolvemos rotineiramente em análises e discussões sobre nossa própria posição estratégica, incluindo alianças, acordos de *codeshare*, investimentos, aquisições, acordos entre companhias aéreas e melhorias no programa de fidelidade. Nós podemos explorar discussões futuras com outras companhias aéreas sobre acordos semelhantes. Na medida em que atuamos como consolidadores, podemos enfrentar desafios na integração dos negócios e operações das empresas adquiridas. Atrasos na obtenção de aprovações governamentais, custos de integração e renovação de frota acima do esperado, expectativas de sinergia não atendidas, aumento de custos e eficiência operacional reduzida podem nos afetar adversamente. Por outro lado, se não nos envolvermos em tais consolidações, nossos concorrentes poderão expandir sua escala, diversidade e solidez financeira, potencialmente ganhando uma vantagem competitiva sobre nós e prejudicando nossa capacidade de obter todos os benefícios de nossas próprias parcerias estratégicas.

Em 2023, como resultado dos desafios impostos pela pandemia de COVID-19 (incluindo restrições de viagens aéreas e redução da demanda) e outras pressões econômicas, realizamos uma série de iniciativas de reestruturação e levantamento de capital para fortalecer nossa estrutura de capital e aumentar a geração de caixa. Essas iniciativas incluíram: (i) reduções e o reperfilamento de nossas obrigações com certos arrendadores de aeronaves e fabricantes de equipamentos originais, incluindo a emissão das Notas do Arrendadores/Fornecedores, (ii) ofertas de troca e solicitações de consentimento, incluindo a emissão de Notas de 2029 e Notas de 2030, (iii) alterações em nossas debêntures conversíveis, (iv) a emissão de Notas Iniciais com vencimento em 2028, e (v) a emissão das debêntures não conversíveis em ações da ALAB com vencimento em 2024. Para mais informações, vide item 2.1 deste Formulário de Referência.

Além disso, durante 2024, passamos por mais pressões de liquidez e financiamento como resultado dos impactos contínuos da pandemia de COVID-19, atrasos sofridos pela entrega de aeronaves, outras interrupções na cadeia de suprimentos e os efeitos das graves inundações no estado do Rio Grande do Sul em abril e maio de 2024. Portanto, no terceiro trimestre de 2024, negociamos uma série de transações para melhorar a liquidez, fortalecer nossa posição financeira e aumentar nossa flexibilidade operacional, que foram concluídas em janeiro de 2025, que incluíram (i) operações de reestruturação e recapitalização com nossos detentores de títulos e detentores de nossas debêntures conversíveis, por meio de ofertas de troca e solicitações de consentimento, incluindo a emissão das Novas Notas de Troca e das Notas de Superprioridade e (ii) a reestruturação de nossas obrigações com certos arrendadores, fabricantes de equipamentos originais e outros fornecedores. Para mais informações, vide item 2.6 deste Formulário de Referência.

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA						
ACIONISTA						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo de pessoa	CPF/CNPJ		
Detalhamento de ações Unidade						
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social	
BlackBarn Capital Master Fund, LP						
	Estados Unidos	Não	Não	20/04/2026		
Sim	CITIBANK NA		Jurídica	33.042.953/0001-71		
29.721.308	8,119	0	0,000	29.721.308	8,119	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				
Readystate Asset Management, LP						
	Estados Unidos	Não	Não	20/04/2026		
Sim	CITIBANK NA		Jurídica	33.042.953/0001-71		
32.006.595	8,743	0	0,000	32.006.595	8,743	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				
United Airlines Inc.						
	Estados Unidos	Não	Não	20/04/2026		
Sim	CITIBANK NA		Jurídica	33.042.953/0001-71		
31.838.770	8,697	0	0,000	31.838.770	8,697	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA					
ACIONISTA					
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração	
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo de pessoa	CPF/CNPJ	
Detalhamento de ações Unidade					
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %
CONTROLADORA / INVESTIDORA			CPF/CNPJ acionista		Composição capital social
VR Global Partners, L.P.					
Ilhas Cayman		Não	Não	20/04/2026	
Sim	CITIBANK NA		Jurídica	33.042.953/0001-71	
18.866.485	5,154	0	0,000	18.866.485	5,154
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social	
TOTAL	0	0.000			
AÇÕES EM TESOURARIA					
0	0,000	0	0,000	0	0,000
OUTROS					
253.655.428	69,288	0	0,000	253.655.428	69,288
TOTAL					
366.088.586	100,000	0	100,000	366.088.586	100,000

6.3 Distribuição de capital

Data da última assembleia / Data da última alteração	20/04/2026
Quantidade acionistas pessoa física	7.837
Quantidade acionistas pessoa jurídica	101
Quantidade investidores institucionais	33

Ações em Circulação

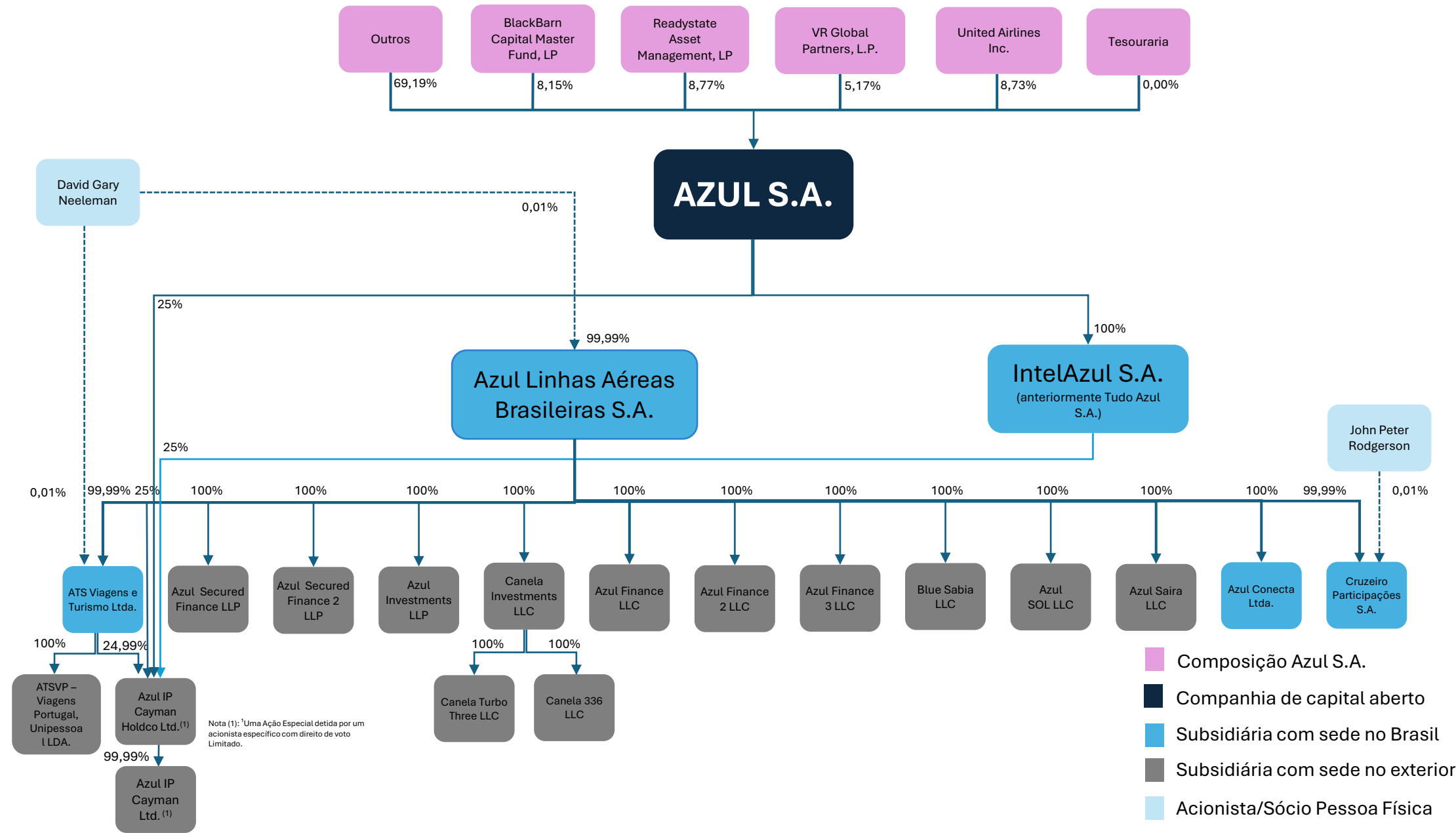
Ações em circulação correspondente a todas ações do emissor com exceção das de titularidade do controlador, das pessoas a ele vinculadas, dos administradores do emissor e das ações mantidas em tesouraria

Quantidade ordinárias	364.872.166	99,668%
Quantidade preferenciais	0	0,000%
Total	364.872.166	99,668%

6.4 Participação em sociedades

Denominação Social	CNPJ	Participação do emisor (%)
ATS VIAGENS E TURISMO LTDA.	26.203.213/0001-04	100
AZUL CONECTA LTDA.	04.263.318/0001-16	100
AZUL FINANCE 2 LLC.	00.000.000/0000-00	100
AZUL FINANCE LLC.	00.000.000/0000-00	100
AZUL INVESTMENTS LLP.	00.000.000/0000-00	100
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	09.296.295/0001-60	100
BLUE SABIÁ LLC.	00.000.000/0000-00	100
CANELA INVESTMENTS LLC.	11.481.476/0001-08	100
INTELAZUL S.A.	02.428.624/0001-30	100
ATSVP - VIAGENS PORTUGAL	00.000.000/0000-00	100
AZUL SOL LLC.	00.000.000/0000-00	100
AZUL SAIRA LLC.	00.000.000/0000-00	100
CRUZEIRO PARTICIPAÇÕES S.A.	29.627.497/0001-54	100
CANELA TURBO THREE LLC	00.000.000/0000-00	100
AZUL SECURED FINANCE LLP	00.000.000/0000-00	100
AZUL IP CAYMAN LTD.	51.696.906/0001-23	100
AZUL IP CAYMAN HOLDCO LTD.	51.696.905/0001-89	100
AZUL FINANCE 3 LLC	00.000.000/0000-00	100

6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico



6.6 Outras informações relevantes

6.6 Outras informações relevantes

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

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

7.1. Descrever as principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal do emissor, identificando:

a. principais características das políticas de indicação e preenchimento de cargos, se houver, e, caso o emissor a divulgue, locais na rede mundial de computadores em que o documento pode ser consultado

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui política de indicação e de preenchimento de cargos do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal formalmente aprovada.

b. se há mecanismos de avaliação de desempenho, informando, em caso positivo:

A Companhia não realiza avaliação formal de desempenho do Conselho de Administração ou dos seus comitês. Já com relação à avaliação do desempenho dos membros da Diretoria estatutária e não estatutária, com o objetivo de contribuir com o desenvolvimento individual e avaliar os comportamentos que a Companhia espera dos seus funcionários, realizamos a avaliação que reflete nossos Princípios e Valores. Esse processo tem o objetivo de verificar em que medida os comportamentos e atitudes dos diretores traduzem os valores e cultura praticados na Companhia. Adicionalmente, a avaliação do desempenho dos membros da Diretoria é baseada na performance e no alcance de resultados que demonstrem o suporte à estratégia da Companhia.

i. a periodicidade das avaliações e sua abrangência;

A avaliação dos membros da Diretoria é realizada anualmente, de maneira individual, com abrangência de todos os seus membros.

ii. metodologia adotada e os principais critérios utilizados nas avaliações;

Para os membros da Diretoria estatutária e não estatutária, adotamos o modelo de avaliação 360°, cuja rede de avaliadores é composta, conforme aplicável, pelo gestor imediato, liderados, pares, clientes internos, além do próprio avaliado por meio de autoavaliação. Esse processo é coordenado pela área de Desenvolvimento Humano e Organizacional da Diretoria de Recursos Humanos, com o apoio do Comitê de Remuneração da Companhia.

iii. se foram contratados serviços de consultoria ou assessoria externos;

Não houve contratação de serviços de consultoria ou assessoria externos ao longo do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024. Todo o processo de avaliação de desempenho é conduzido internamente.

c. regras de identificação e administração de conflitos de interesses:

Nosso Estatuto prevê a impossibilidade de eleição ao cargo de membro do Conselho de Administração de pessoa que apresente ou represente interesse conflitante com os interesses da Companhia, bem como restringe o direito de voto de qualquer conselheiro que configure, supervenientemente à eleição, conflito de interesses com a Companhia, exceto se autorizado por nossa Assembleia Geral. Nestes casos, o membro conflitado não poderá ter acesso a informações ou participar de reuniões de Conselho de Administração relacionadas à hipótese de conflito.

d. por órgão:

i. número total de membros, agrupados por identidade autodeclarada de gênero

Conforme orientações do Ofício Anual SEP/CVM, de 27 de fevereiro de 2025, e em virtude de restrições do sistema, as informações deste subitem foram descritas em formato de tabelas estruturadas com parâmetros pré-definidos no formulário, após a letra “f” do item 7.1.

ii. número total de membros, agrupados por identidade autodeclarada de cor ou raça

Conforme orientações do Ofício Anual SEP/CVM, de 27 de fevereiro de 2025, e em virtude de restrições do sistema, as informações deste subitem foram descritas em formato de tabelas estruturadas com parâmetros pré-definidos no formulário, após a letra “f” do item 7.1.

iii. número total de pessoas com deficiência, caracterizada nos termos da legislação aplicável

Conforme orientações do Ofício Anual SEP/CVM, de 27 de fevereiro de 2025, e em virtude de restrições do sistema, as informações deste subitem foram descritas em formato de tabelas estruturadas com parâmetros

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

pré-definidos no formulário, após a letra “f” do item 7.1.

iv. número total de membros agrupados por outros atributos de diversidade que o emissor entenda relevantes

Conforme orientações do Ofício Anual SEP/CVM, de 27 de fevereiro de 2025, e em virtude de restrições do sistema, as informações deste subitem foram descritas em formato de tabelas estruturadas com parâmetros pré-definidos no formulário, após a letra “f” do item 7.1.

e. se houver, objetivos específicos que o emissor possua com relação à diversidade de gênero, cor ou raça ou outros atributos entre os membros de seus órgãos de administração e de seu conselho fiscal:

Em conexão com o compromisso da Companhia e seus esforços para expandir a diversidade e promover a igualdade de gênero em todos os níveis de sua estrutura organizacional, elegeu, através da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 04 de outubro de 2023, por unanimidade dos acionistas detentores de cem por cento (100%) das ações ordinárias da Companhia, a Sra. Daniella Marques Consentino, como Membro Independente do Conselho de Administração da Companhia. O que reforça o compromisso da Companhia com a promoção da igualdade de gênero em todos os níveis de sua estrutura organizacional.

Adicionalmente, ressaltamos que, ao longo do exercício de 2024, as mulheres representaram 41% de nossos colaboradores (também denominados conjuntamente como “Tripulantes”; 25% de nossos líderes seniores; e 38% do corpo diretivo da Companhia.

f. papel dos órgãos de administração na avaliação, gerenciamento e supervisão dos riscos e oportunidades relacionados ao clima:

A Administração da Companhia é exercida pelo Conselho de Administração e pela Diretoria Estatutária, contando, ainda, com comitês estatutários de assessoramento à Administração, instalados em caráter permanente, quais sejam: Comitê de Auditoria Estatutário; Comitê de Remuneração; e Comitê de ESG.

As questões sociais, ambientais e climáticas são acompanhadas e monitoradas de perto pelo Comitê de ESG da Companhia, com reporte direto ao Conselho de Administração.

Segundo o Regimento Interno do Comitê de ESG, uma de suas competências consiste em “*realizar o acompanhamento dos compromissos de natureza ambiental, social e econômica e de governança corporativa assumidos pela Companhia por meio do monitoramento das ações dos grupos de trabalho voltados para ESG, bem como recomendar ao Conselho de Administração a aprovação de normas e procedimentos corporativos referentes às questões de ESG e a adoção de ações para sua divulgação e monitoramento de cumprimento*”.

Também compete ao Comitê de ESG “*solicitar à administração da Companhia, através de seu Presidente, eventuais análises de risco ou oportunidade na área de ESG, sempre que as julgar necessárias e oportunas para o esforço de atuação preventiva ou para a gestão adequada das questões ambientais, sociais e de governança*”.

Com o objetivo de garantir e reforçar uma gestão eficiente e transparente em mudanças climáticas, a Companhia desenvolve quatro pilares de atuação, quais sejam: gestão de emissões, gestão das oportunidades em clima, inovação e engajamento.

Outras informações e detalhes sobre o tema também podem ser verificados no Relatório de Sustentabilidade da Companhia, disponível no website de Relações com Investidores, cujo conteúdo é aprovado pelo Comitê de ESG da Companhia.

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

Quantidade de membros por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Diretoria	0	4	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	3	10	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	3	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	1	2	0	0	0
TOTAL = 23	4	19	0	0	0

Quantidade de membros por declaração de cor e raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Prefere não responder
Diretoria	0	3	0	1	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	0	13	0	0	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	3	0	0	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	0	3	0	0	0	0	0
TOTAL = 23	0	22	0	1	0	0	0

Quantidade de membros - Pessoas com Deficiência

	Pessoas com Deficiência	Pessoas sem Deficiência	Prefere não responder
Diretoria	0	4	0
Conselho de Administração - Efetivos	0	13	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	3	0
Conselho Fiscal - Suplentes	0	3	0
TOTAL = 23	0	23	0

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

7.2 Em relação especificamente ao conselho de administração, indicar:

a. órgãos e comitês permanentes que se reportem ao conselho de administração

Diretoria

A Diretoria é composta por, no mínimo, 2 (dois) e, no máximo, 7 (sete) membros, acionistas ou não, todos residentes no Brasil, eleitos pelo Conselho de Administração, sendo necessariamente: 1 (um) Diretor-Presidente; 1 (um) Diretor Vice-Presidente Financeiro; 1 (um) Diretor de Relações com Investidores; e até 4 (quatro) Diretores, com ou sem designação específica, sendo permitida a cumulação de cargos. Os Diretores serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição.

Compete à Diretoria a representação da Companhia, a administração dos negócios sociais em geral e a prática, para tanto, de todos os atos necessários ou convenientes, ressalvados aqueles para os quais seja por lei ou pelo nosso Estatuto Social tenha sido atribuída competência à Assembleia Geral ou ao Conselho de Administração. No exercício de suas funções, os Diretores poderão realizar todas as operações e praticar todos os atos necessários à consecução dos objetivos de seu cargo, observadas as disposições do nosso Estatuto Social quanto à forma de representação, à alçada para a prática de determinados atos, e a orientação geral dos negócios estabelecida pelo Conselho de Administração, incluindo deliberar sobre e aprovar a aplicação de recursos, transigir, renunciar, ceder direitos, confessar dívidas, fazer acordos, firmar compromissos, contrair obrigações, celebrar contratos, adquirir, alienar e onerar bens móveis e imóveis, prestar caução, avais e fianças, emitir, endossar, caucionar, descontar, sacar e avalizar títulos em geral, abrir, movimentar e encerrar contas em estabelecimentos de crédito, que também poderão ser realizados por procurador devidamente constituído, observadas as restrições legais e aquelas estabelecidas em nosso Estatuto Social.

Os Diretores podem ser destituídos a qualquer tempo pelo Conselho de Administração, sendo que, havendo a destituição, o Conselho de Administração, no prazo de 10 (dez) dias contados da vacância, deverá eleger o substituto pelo restante do prazo do mandato. No mesmo sentido, ocorrendo impedimento ou ausência temporária de qualquer membro da Diretoria superior a 60 (sessenta) dias, deverá o Conselho de Administração reunir-se imediatamente para completar o mandato deixado vago. Caberá ao Diretor-Presidente exercer as funções do respectivo membro da Diretoria até o retorno ou a posse do substituto.

A Diretoria de Relação com Investidores pode ser exercida por um Diretor de Relações com Investidores ou, cumulativamente, por qualquer outro membro da Diretoria.

Dentre as competências da Diretoria previstas no Estatuto Social da Companhia, destacam-se aquelas diretamente relacionadas ao Conselho de Administração, a saber: i) submeter, anualmente, à apreciação do Conselho de Administração, o Relatório da Administração e as contas da Diretoria, acompanhados do relatório dos auditores independentes, bem como a proposta de destinação dos lucros apurados no exercício anterior; ii) elaborar e propor, ao Conselho de Administração, os planos de negócios, operacionais e de investimento da Companhia, bem como o orçamento anual; iii) propor alterações no Código de Ética e Conduta da Companhia ao Conselho de Administração, quando necessárias e com apoio do Comitê de ESG; e (iv) apresentar, trimestralmente, ao Conselho de Administração, o balancete econômico-financeiro e patrimonial detalhado da Companhia e de suas controladas.

Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê de Auditoria Estatutário, órgão de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, instalado de acordo com os normativos e instruções então vigentes e aplicáveis, assim como nos termos da Resolução CVM 23, é composto por, no mínimo, 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração, sendo sua maioria de membros independentes, conforme a legislação em vigor. Dos membros independentes do Comitê de Auditoria Estatutário: (i) ao menos 2 (dois) deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição de conselheiro independente constante do Regulamento do Nível 2, sendo um deles designado como Coordenador desse Comitê; e (ii) ao menos 1 (um) dos membros do Comitê de Auditoria Estatutário deve possuir reconhecida experiência em assuntos de contabilidade societária. Os membros do Comitê de Auditoria Estatutário serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição, com um limite de 10 (dez) anos consecutivos no cargo.

Nos casos de vacância de cargo de membro do Comitê de Auditoria Estatutário, compete ao Conselho de Administração eleger a pessoa que deverá completar o mandato do membro substituído.

Tendo exercido por qualquer período, os membros do Conselho de Auditoria Estatutário somente poderão integrar tal órgão novamente após decorridos 3 (três) anos, contados do final do mandato.

Atualmente, a totalidade dos membros do nosso Comitê de Auditoria Estatutário atende aos critérios de

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

independência da *Securities and Exchange Commission* (SEC) e da *New York Stock Exchange* (NYSE) aplicáveis.

Compete ao Comitê de Auditoria Estatutário, dentre outras matérias:

- (a) opinar sobre a contratação e destituição do auditor independente para a elaboração de auditoria externa independente ou para qualquer outro serviço;
- (b) supervisionar as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (iii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia;
- (c) supervisionar as áreas de controles internos e auditoria interna da Companhia;
- (d) supervisionar as atividades da área de elaboração das demonstrações financeiras da Companhia;
- (e) monitorar a qualidade e integridade dos mecanismos de controles internos da Companhia;
- (f) monitorar a qualidade e integridade das informações trimestrais, demonstrações intermediárias e demonstrações financeiras da Companhia;
- (g) monitorar a qualidade e integridade das informações e medições divulgadas com base em dados contábeis ajustados e em dados não contábeis que acrescentem elementos não previstos na estrutura dos relatórios usuais das demonstrações financeiras da Companhia;
- (h) avaliar e monitorar as exposições de risco da Companhia, podendo inclusive requerer informações detalhadas de políticas e procedimentos relacionados com: (i) a remuneração da administração; (ii) a utilização de ativos da Companhia; e (iii) as despesas incorridas em nome da Companhia;
- (i) avaliar e monitorar, juntamente com a administração e a área de auditoria interna, a adequação das transações com Partes Relacionadas realizadas pela Companhia e suas respectivas evidenciações; e
- (j) elaborar relatório anual resumido, a ser apresentado juntamente com as demonstrações financeiras, contendo a descrição de: (i) suas atividades, os resultados e conclusões alcançados e as recomendações feitas; e (ii) quaisquer situações nas quais exista divergência significativa entre a administração da Companhia, os auditores independentes e o Comitê de Auditoria Estatutário em relação às demonstrações financeiras da Companhia.

Comitê de Remuneração

O Comitê de Remuneração é órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, composto por 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) dos membros do Comitê de Remuneração deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição do Regulamento do Nível 2, sendo atribuída a um deles a função de Coordenação.

O Comitê de Remuneração tem como atribuições organizar, administrar e interpretar planos de incentivos lastreados em ações e resolver situações não previstas nos referidos planos, ou conflitos relacionados a eles.

O regimento interno do Comitê de Remuneração, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso website de Relações com Investidores (ri.voeazul.com.br).

Comitê de ESG

O Comitê de ESG é órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, composto por 4 (quatro) membros indicados pelo Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) dos membros do Comitê de ESG deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição do Regulamento do Nível 2, sendo atribuída a um deles a função de Coordenador.

São as principais competências do Comitê de ESG:

- (i) elaborar e realizar a contínua avaliação do plano e estratégia de ESG instituído pela Companhia ("Plano de ESG"), verificando a consolidação dos planos de ação orquestrados, bem como outras propostas e iniciativas que envolvem a temática em questão, elaborando o modelo organizacional em referência alinhado aos procedimentos internos a serem tomados e às estruturas organizacionais necessárias para a

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

implementação do Plano de ESG;

(ii) analisar e apoiar a Diretoria nas atualizações, alterações e inovações do Código de Ética e Conduta da Companhia;

(iii) recomendar a adoção, adesão, ingresso, manutenção ou a continuidade da Companhia em "Protocolos", "Princípios", "Acordos", "Pactos", "Iniciativas" e "Tratados" nacionais ou internacionais, direta ou indiretamente relacionados com ESG;

(iv) participar da elaboração e atualização de relatórios que demonstrem o desempenho ESG da Companhia às partes interessadas (stakeholders);

(v) identificar, abordar e tratar situações que envolvam temas e abordagens de ESG que possam ter o potencial de impactar a imagem, reputação e o patrimônio da Companhia pelo fato de possuírem aspectos que possam causar um relevante impacto nos negócios, nos relacionamentos e na imagem da Companhia, mitigando, dessa maneira, os riscos eventuais; e

(vi) incentivar o acompanhamento das tendências dos temas relacionados à sustentabilidade do negócio e propor a inclusão da Companhia em políticas globais, nacionais ou regionais referentes à sustentabilidade empresarial.

O Regimento Interno do Comitê de ESG, aprovado pelo Conselho de Administração em 09 de agosto de 2021, pode ser encontrado em nosso website de Relações com Investidores (ri.voeazul.com.br).

Comitê Independente Especial

Em 28 de maio de 2025, o Conselho de Administração da Companhia aprovou a criação de um Comitê Independente Especial ("CIE"). O CIE é composto por três membros, Sra. Renata Faber Rocha Ribeiro, Sr. Jonathan Seth Zinman e Sr. James Jason Grant, todos conselheiros independentes da Companhia.

O CIE atuará como um órgão consultivo do Conselho de Administração, com poderes e competência para avaliar, revisar, planejar, supervisionar negociações e dar recomendações ao Conselho de Administração sobre quaisquer assuntos decorrentes ou relacionados (a) à condução geral do *Chapter 11*, (b) à negociação dos termos, estrutura e condições do *Chapter 11*, (c) a qualquer financiamento ou investimento societário (*equity*) relacionado ao *Chapter 11* da Companhia e/ou de suas controladas, (d) à avaliação se o *Chapter 11* é justo e atende aos melhores interesses da Companhia e de seus stakeholders, bem como recomendação de sua aprovação ao Conselho de Administração, (e) ao monitoramento e gerência do representante do *Chapter 11*, bem como dos assessores jurídicos e outros consultores da Companhia, no contexto do *Chapter 11*, dentre outros, conforme previsto em seu regimento interno, que foi aprovado na mesma data.

b. de que forma o conselho de administração avalia o trabalho da auditoria independente, indicando se o emissor possui uma política de contratação de serviços de extra-auditoria com o auditor independente e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

O Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, supervisiona as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (ii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia.

Na data de 5 de maio de 2022, o Conselho de Administração aprovou a atualização e adequação do o Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, nos termos da Resolução CVM 23, assim como aprovou a Política de Serviços Extra-Auditoria, a qual estabelece diretrizes e regras para a contratação de Serviços Extra-Auditoria pela Companhia de modo a: (i) garantir que os serviços contratados não comprometam a independência dos seus Auditores Independentes; e (ii) estabelecer padrões mínimos para a contratação de Serviços Extra-Auditoria ou demais serviços prestados por consultorias compostas por seus Auditores Independentes.

As versões vigentes do Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, assim como da Política de Serviços Extra-Auditoria, podem ser encontradas em nosso website de Relações com Investidores (ri.voeazul.com.br).

c. se houver, canais instituídos para que questões críticas relacionadas a temas e práticas ASG e de conformidade cheguem ao conhecimento do conselho de administração

A Companhia conta com uma área de Auditoria Interna, que faz a gestão operacional do tema Ética e Compliance, sendo responsável pelas comunicações relacionadas ao tema, análise periódica de

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

documentos, denúncias por meio do Canal Confidencial, dentre outras medidas de melhoria contínua.

Quaisquer relatos ou denúncias podem ser endereçadas ao Canal Confidencial da Companhia, inclusive aquelas envolvendo as temáticas de ESG, atinentes às atividades desenvolvidas pela Companhia.

A estruturação do Canal Confidencial inclui a atuação de uma empresa terceira, que recepciona os relatos e denúncias e, após uma análise inicial para avaliação e classificação do escopo, o assunto é direcionado para a área de Compliance da Companhia, responsável pelas investigações, atuando em sinergia com a área Jurídica. Casos críticos são direcionados ao Comitê de Ética e Conduta da Companhia, para discussão e definição de medidas aplicáveis.

O acesso ao Canal Confidencial está disponível em nossa Intranet (apenas para Tripulantes) ou por meio do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul. O contato também pode ser realizado diretamente por quaisquer interessados, por meio do telefone 0800 377 8050, de Segunda a Sexta-Feira, das 9h às 17h.

Para outros detalhes sobre o Canal Confidencial da Companhia, vide conteúdo do item 5.3 deste Formulário de Referência.

7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração

7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal

Funcionamento do conselho fiscal: Não permanente e instalado

Nome	ABHI MANOJ SHAH	CPF:	233.420.638-58	Passaporte:		Nacionalidade:	Estados Unidos	Profis são:	Engenheiro	Data de Nascimento:	27/09/1978
Experiência Profissional:	Abhi Manoj Shah é Diretor Vice-Presidente de Receitas desde 05 de setembro de 2014, e um dos membros fundadores da Companhia. Antes de compor o nosso time, trabalhou na JetBlue Airlines de 2004 a 2008, assim como na Boeing, de 2000 a 2004. Abhi foi eleito em 05 de outubro de 2022 ao cargo de Diretor-Presidente da nossa subsidiária operacional Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Além disso, ele atua como Diretor-Presidente subsidiária ATS Viagens e Turismo Ltda. desde julho de 2017. É formado em engenharia aeroespacial na Universidade do Texas e tem mestrado na mesma área pela Universidade de Washington.										
Órgãos da Administração:											
Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato				
Diretoria	13/01/2025	2 anos	Diretor Vice Presidente/ Superintendente		13/01/2025		05/09/2014				
Diretoria	13/01/2025	2 anos	Outros Diretores	Diretor Vice-Presidente de Receitas	13/01/2025		05/09/2014				
Condenações:											
Tipo de Condenação		Descrição da Condenação									
N/A		Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.									

Nome

ANTONIO CARLOS GARCIA

CPF:

064.689.558-31

Passaporte:

Nacionalidade:

Brasil

Profis são:

Administrador

Data de Nascimento:

27/05/1965

Experiência Profissional:

Antonio Carlos Garcia é nosso Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores desde abril de 2026. Garcia é formado em Ciências Contábeis pelas Faculdades Integradas Campos Salles e possui MBA em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Ele também participou do ThyssenKrupp Executive Program na Harvard Business School em 2011 e, em 2023, concluiu o CFO Leadership Program na Harvard Business School. Trabalhou na ThyssenKrupp como CFO global da unidade de negócios de tecnologias forjadas, na Alemanha. Anteriormente, atuou por seis anos no Grupo ZF no Brasil e por mais de dezoito anos no Grupo Siemens, em diversos segmentos de negócios, além de ter atuado como Vice-Presidente Executivo de Finanças e Relações com Investidores da Embraer desde 2020.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	14/04/2026	13/01/2027	Diretor de Relações com Investidores		20/04/2026		20/04/2026
Diretoria	14/04/2026	13/01/2027	Outros Diretores	Diretor Vice-Presidente Financeiro	20/04/2026		20/04/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome DANIEL TKACZ **CPF:** 293.535.418-40 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administrador de Empresas **Data de Nascimento:** 08/08/1981

Experiência Profissional: Daniel Tkacz é Vice-Presidente de Operações desde março de 2022, mas faz parte do quadro de tripulantes da Companhia desde 2009, tendo passado, como diretor, pelas áreas de planejamento e também de CCO. Além de sua experiência profissional, possui uma formação de excelência, sendo graduado em Administração de Empresas na ESPM, em 2004, com duplo MBA nacional em Gestão de Negócios, pela FGV e Fundação Dom Cabral, em 2006 e 2015, respectivamente, além de uma terceira especialização em Aeronáutica, Aviação, Ciência e Tecnologia Aeroespacial pela Embry-Riddle Aeronautical University, em 2018.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	13/01/2025	2 anos	Diretor Vice Presidente/ Superintendente		13/01/2025		13/01/2025

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome

DANIELLA MARQUES
CONSENTINO

CPF:

085.503.657-50

Passaporte:

Nacionalidade:

Brasil

Profis
são:

Administradora

Data de
Nascimento:

16/10/1979

Experiência Profissional:

Daniella Marques Consentino é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde outubro de 2023, possuindo mais de 17 anos de atuação no mercado financeiro e na área de asset management, é Sócia da Gaya Advisors, e também atua como membro independente do Comitê de Estratégia e Sustentabilidade da Cosan S.A., além de oferecer suporte no desenvolvimento e implantação dos projetos de aceleração da agenda verde e suas interfaces nas áreas tributária e de carbono. Daniella também é membro do Conselho Estratégico da Legend Capital e da Astra Payments, e preside o Conselho do Instituto Tikva, afiliado das Nações Unidas para acolhimento de mulheres vulneráveis, assim como atua como mentora e palestrante de temas focados na inclusão e na promoção financeira de mulheres. Daniella ocupou o cargo de Presidente da Caixa Econômica Federal, maior banco em ativos do Brasil - superando 1 trilhão de Reais, com cerca de 90 mil colaboradores. Atuou diretamente na estruturação e na condução de programas de empreendedorismo feminino e de orientação financeira às mulheres por meio dos programas “Caixa pra Elas” e “Brasil pra Elas”, atingindo mais de 30 milhões de mulheres. Também, foi sócia fundadora e COO da Crescera Capital, e chefiou a Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos do Ministério da Economia, atuando em projetos de alta relevância, como a Reforma da Previdência, o marco do Saneamento e as medidas de enfrentamento da COVID-19. Atuou como Secretária Especial de Produtividade e Competitividade, liderando a retomada do programa 14/15 Crédito Brasil Empreendedor, a redução do IPI e o Monitor de Investimentos. Foi Presidente do Conselho de Administração da Elo Serviços S.A. – Elo Cartões e da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI, além de membro do Conselho de Administração da CNP Seguros Holding Brasil S.A., dentre outros cargos de liderança. A Sra. Daniella possui graduação em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC/RJ, e possui MBA em Finanças pelo Instituto Brasileiro de Mercados de Capitais - IBMEC.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		20/02/2026	Não	04/10/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. A administradora declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome DAVID GARY NEELEMAN **CPF:** 744.573.731-68 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Empresário **Data de Nascimento:** 16/10/1959

Experiência Profissional: David Gary Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é o Presidente do Conselho de Administração da Companhia e atuou como Diretor-Presidente desde sua fundação, em janeiro de 2008, até julho de 2017. Antes da fundação da Companhia, David fundou a JetBlue Airways, onde ocupou a posição de Diretor-Presidente de 1998 a 2007, e a posição de Presidente do Conselho de Administração, de 2002 a 2008. Sua carreira no setor de companhias aéreas começou em 1984, quando ele cofundou a Morris Air. Como Presidente da Morris Air, implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas à distância, sendo a base do sistema de call center da JetBlue Airways. David vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies Incorporated. Posteriormente, vendeu a Open Skies Inc. para a Hewlett Packard, em 1999. Também foi o cofundador da WestJet Airlines e membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. Atualmente, David também atua como CEO e Presidente do Conselho de Administração da Breeze AirwaysTM, como membro do conselho de administração da Azorra Aviation LLC., conforme anunciado em 02 de julho de 2022, e como membro do conselho de administração da Liliun N.V., desde setembro de 2021.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Presidente do Conselho de Administração		20/02/2026	Não	21/02/2008

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome

GILBERTO DE ALMEIDA PERALTA

CPF:

446.658.817-15

Passaporte:

Nacionalidade:

Brasil

Profis são:

Engenheiro

Data de Nascimento:

03/05/1957

Experiência Profissional:

Gilberto de Almeida Peralta é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 40 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Gilberto atuou em várias posições de liderança no conglomerado global da General Electric (GE), incluindo os cargos de Diretor-Presidente da GE Brasil, de Gerente Geral da GE Capital Aviation Services na América Latina e Caribe, tendo ocupado também o cargo de Vice-Presidente da GE Aviation na França, onde liderou a área de aeronaves da Airbus. Gilberto possui bacharelado em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis, e atualmente também atua como Presidente do Conselho de Administração da Helibras – Helicópteros do Brasil S.A., subsidiária do Grupo Airbus, e como conselheiro independente da Ascensus Group.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		20/02/2026	Não	24/08/2018

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome

JEFF OGAR

CPF:

000.000.000-00

Passaporte:

584691842

Nacionalidade:

Estados Unidos

Profis são:

Advogado

Data de Nascimento:

14/12/1973

Experiência Profissional:

Jeff Ogar atua atualmente como Head of Airline Partnerships da American Airlines, cargo que ocupa desde 2023, e como Diretor da JetSMART, posição assumida em 2025. Entre 2019 e 2023, foi General Counsel, Corporate Secretary e Diretor da Stand Together Chamber of Commerce, liderando assuntos jurídicos e estratégicos da organização. Anteriormente, de 2010 a 2019, atuou como Chief Counsel for Antitrust and Trade Regulation na Georgia-Pacific LLC, sendo responsável por questões de concorrência e regulação comercial. De 2003 a 2010, Jeff trabalhou como Senior Attorney para Competition Law and Regulatory Affairs na American Airlines, assessorando a companhia em assuntos regulatórios e de direito da concorrência.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Suplente)		20/02/2026	Não	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome JOHN PETER RODGERSON

CPF: 233.337.188-98

Passaporte:

Nacionalidade: Estados Unidos

Profis são: Administradora de Empresas

Data de Nascimento: 11/06/1976

Experiência Profissional:

John Peter Rodgerston é Diretor-Presidente da Companhia desde 24 de julho de 2017. Antes de ocupar essa posição, foi Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, responsável pelas áreas de Planejamento e Análise Financeira, Tesouraria e Contabilidade da Companhia. John trabalhou com. David Neeleman no plano de negócios original para a criação da Companhia, sendo também um dos fundadores. Ocupou também o cargo de Diretor-Presidente da subsidiária operacional da Companhia, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., entre agosto de 2019 e outubro de 2022. Atuou, ainda,, como Diretor de Planejamento e Análise Financeira na JetBlue Airways entre 2003 e 2008. Anteriormente, trabalhou para a IBM Global Services, entre 2001 e 2003. Possui graduação em Finanças pela Brigham Young University.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	13/01/2025	2 anos	Diretor Presidente / Superintendente		13/01/2025		24/07/2017
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Administração (Efetivo)		20/02/2026	Não	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome PATRICK WAYNE QUAYLE **CPF:** 716.915.501-08 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Estados Unidos **Profis são:** Cientista Político **Data de Nascimento:** 22/11/1978

Experiência Profissional: Patrick Wayne Quayle é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 29 de abril de 2021. Patrick traz mais de 15 anos de experiência em malha aérea, frota e planejamento corporativo, por meio de diversos cargos ocupados na United Airlines, American Airlines e Continental Airlines. Também é, atualmente, Vice-Presidente Sênior de Malha Internacional e Alianças na United Airlines, onde é responsável pelo portfólio de rotas internacionais estimado em 50 bilhões de dólares, assim como pela estratégia de frota corporativa. Liderou o lançamento de mais 80 novas rotas internacionais e tem sido fundamental no pedido de mais de 600 novas aeronaves na United Airlines. Patrick possui Bacharelado em Ciências Políticas pela Rice University, MBA pela University of Bath e foi nomeado para o Crain’s Chicago Business 40 Under 40.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		20/02/2026	Não	29/04/2021

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome RENATA FABER ROCHA RIBEIRO **CPF:** 215.671.488-67 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administradora de Empresas **Data de Nascimento:** 01/06/1980

Experiência Profissional: Renata Faber Rocha Ribeiro é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 29 de dezembro de 2022. Formada em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, atua no Grupo BTG Pactual desde agosto de 2020, onde ocupa o cargo de Diretora de ESG da Revista Exame. Antes disso, Renata acumulou mais de 15 anos de experiência em Equity Research no Itaú BBA, nos setores de transportes, logística e bens de capital, sendo reconhecida pelo ranking da revista Institutional Investor como uma das melhores analistas da América Latina desses setores, entre os anos de 2005 e 2017. Também estudou Liderança em Sustentabilidade e Responsabilidade Corporativa na 210 London Business School, e vem atuando ativamente em diversas parcerias e projetos voltados para o avanço da agenda de sustentabilidade. Por fim, Renata também é membro independente do nosso Comitê de Auditoria Estatutário desde 9 de dezembro de 2022 e membro do Comitê de ESG desde 30 de abril de 2025.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		20/02/2026	Não	29/12/2022

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. A Sra. Renata declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome SERGIO ERALDO DE SALLES PINTO

CPF: 317.309.901-00

Passaporte:

Nacionalidade: Brasil

Profis são: Engenheiro e Economista

Data de Nascimento: 24/09/1964

Experiência Profissional: Sérgio Eraldo de Salles Pinto é Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia, tendo sido eleito como membro independente desde 10 de março de 2008. Sérgio é Diretor Presidente do Grupo Bozano e atualmente também atua como membro externo do Comitê de Auditoria, Risco e Ética da Embraer, membro de Comitês de Investimento da Crescera Capital, CEO da Legend Capital e membro representante do Comitê de Acionistas do Conglomerado Alfa. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração de grandes companhias, como Netpoints, Embraer, Votorantim S.A. e Votorantim Finanças, tendo atuado também como diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A., e ocupado o cargo de presidente do Bozano, Simonsen Securities de Londres. Sérgio é formado em Economia e Engenharia Elétrica pela Universidade de Brasília e possui mestrado em Economia pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro, e mestrado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Detalhar o cargo exercido	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	12/02/2026	2 anos	Vice Presidente Cons. de Administração Independente		20/02/2026	Não	10/03/2008

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

7.4 Composição dos comitês

Nome:ADAM ZIRKIN

CPF:000.000.000-00

Passaporte:642757281

Nacionalidade:Estados Unidos

Profissão:Administrador

Data de Nascimento:09/06/1979

Experiência Profissional:

Adam Zirkin é Analista Sócio da Knighthead. Anteriormente, atuou como Vice Presidente e Diretor de Investimentos na Harbinger Capital Partners e foi Head de Pesquisa na Libertas Partners. Ele iniciou sua carreira no grupo de High Yield do RBC Capital Markets. Sua experiência inclui operações em mercados de capitais públicos e privados em diversos setores. O Sr. Zirkin atualmente é Presidente do Conselho de Administração da Wheels Up Experience, Inc. e também integra o conselho da The Dror for the Wounded Foundation. Ele é bacharel em Bioquímica, cum laude, pela Brandeis University, onde também estudou filosofia.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Suplente)	25/03/2026	3 anos	Comitê Estratégico		25/03/2026	25/03/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O Sr. Adam declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:

DANIELLA MARQUES
CONSENTINO

CPF:

085.503.657-50

Passaporte:

Nacionalidade:

Brasil

Profissão:

Administra
dora

Data
de
Nas
cime
nto:

16/10/1979

Experiência Profissional:

Daniella Marques Consentino é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde outubro de 2023, possuindo mais de 17 anos de atuação no mercado financeiro e na área de asset management, é Sócia da Gaya Advisors, e também atua como membro independente do Comitê de Estratégia e Sustentabilidade da Cosan S.A., além de oferecer suporte no desenvolvimento e implantação dos projetos de aceleração da agenda verde e suas interfaces nas áreas tributária e de carbono. Daniella também é membro do Conselho Estratégico da Legend Capital e da Astra Payments, e preside o Conselho do Instituto Tikva, afiliado das Nações Unidas para acolhimento de mulheres vulneráveis, assim como atua como mentora e palestrante de temas focados na inclusão e na promoção financeira de mulheres. Daniella ocupou o cargo de Presidente da Caixa Econômica Federal, maior banco em ativos do Brasil - superando 1 trilhão de Reais, com cerca de 90 mil colaboradores. Atuou diretamente na estruturação e na condução de programas de empreendedorismo feminino e de orientação financeira às mulheres por meio dos programas “Caixa pra Elas” e “Brasil pra Elas”, atingindo mais de 30 milhões de mulheres. Também, foi sócia fundadora e COO da Crescera Capital, e chefiou a Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos do Ministério da Economia, atuando em projetos de alta relevância, como a Reforma da Previdência, o marco do Saneamento e as medidas de enfrentamento da COVID-19. Atuou como Secretária Especial de Produtividade e Competitividade, liderando a retomada do programa 14/15 Crédito Brasil Empreendedor, a redução do IPI e o Monitor de Investimentos. Foi Presidente do Conselho de Administração da Elo Serviços S.A. – Elo Cartões e da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI, além de membro do Conselho de Administração da CNP Seguros Holding Brasil S.A., dentre outros cargos de liderança. A Sra. Daniella possui graduação em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC/RJ, e possui MBA em Finanças pelo Instituto Brasileiro de Mercados de Capitais - IBMEC.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado	Comitê de ESG		30/04/2025	30/04/2025

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. A administradora declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome: DAVID GARY NEELEMAN **CPF:** 744.573.731-68 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Empresário **Data de Nascimento:** 16/10/1959

Experiência Profissional: David Gary Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é o Presidente do Conselho de Administração da Companhia e atuou como Diretor-Presidente desde sua fundação, em janeiro de 2008, até julho de 2017. Antes da fundação da Companhia, David fundou a JetBlue Airways, onde ocupou a posição de Diretor-Presidente de 1998 a 2007, e a posição de Presidente do Conselho de Administração, de 2002 a 2008. Sua carreira no setor de companhias aéreas começou em 1984, quando ele cofundou a Morris Air. Como Presidente da Morris Air, implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas à distância, sendo a base do sistema de call center da JetBlue Airways. David vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies Incorporated. Posteriormente, vendeu a Open Skies Inc. para a Hewlett Packard, em 1999. Também foi o cofundador da WestJet Airlines e membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. Atualmente, David também atua como CEO e Presidente do Conselho de Administração da Breeze AirwaysTM, como membro do conselho de administração da Azorra Aviation LLC., conforme anunciado em 02 de julho de 2022, e como membro do conselho de administração da Lilium N.V., desde setembro de 2021.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado			30/04/2025	08/08/2011

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:
GILBERTO DE ALMEIDA PERALTA

CPF:
446.658.817-15

Passaporte:

Nacionalidade:
Brasil

Profissão:
Engenheiro

Data de Nascimento:
03/05/1957

Experiência Profissional:

Gilberto de Almeida Peralta é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 40 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Gilberto atuou em várias posições de liderança no conglomerado global da General Electric (GE), incluindo os cargos de Diretor-Presidente da GE Brasil, de Gerente Geral da GE Capital Aviation Services na América Latina e Caribe, tendo ocupado também o cargo de Vice-Presidente da GE Aviation na França, onde liderou a área de aeronaves da Airbus. Gilberto possui bacharelado em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis, e atualmente também atua como Presidente do Conselho de Administração da Helibras – Helicópteros do Brasil S.A., subsidiária do Grupo Airbus, e como conselheiro independente da Ascensus Group.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatutário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Outros	30/04/2025	02 de maio de 2027		Membro e Coordenador do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	30/04/2025
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado	Comitê de ESG		30/04/2025	30/04/2025

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:

JAMES JASON GRANT

CPF:

000.000.000-00

Passaporte:

544372630

Nacionalidade:

Estados Unidos

Profissão:

Administrador de Empresas

Data de Nascimento:

09/03/1972

Experiência Profissional:

James Jason Grant é membro do Comitê Estratégico da Companhia desde 20 de fevereiro de 2026, possuindo experiência tanto como investidor quanto como executivo sênior em negócios industriais, sendo fundador e sócio-gerente da Headhaul Capital Partners LLC, uma firma de private equity focada em investimentos nos setores de transporte e logística. Também possui significativa experiência operacional, com foco em finanças e reestruturação operacional, que inclui experiência como CFO da Singer Vehicle Design e EVP, CFO e CCO do United Maritime Group LLC, um negócio integrado de transporte marítimo e logística de graneis sólidos. James iniciou sua carreira na indústria da aviação com a Canadian Airlines International e a American Airlines em funções financeiras e passou a desempenhar um papel integral na reestruturação da Atlas Air, onde se tornou CFO. James também recebeu um BA em Administração de Empresas pela Wilfrid Laurier University e um MBA pela Simon Fraser University em British Columbia, Canadá.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado	Comitê de ESG		30/04/2025	30/04/2025
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:JEFF OGAR

CPF:000.000.000-00

Passaporte:584691842

Nacionalidade:Estados Unidos

Profissão:Advogado

Data de Nascimento:14/12/1973

Experiência Profissional:

Jeff Ogar atua atualmente como Head of Airline Partnerships da American Airlines, cargo que ocupa desde 2023, e como Diretor da JetSMART, posição assumida em 2025. Entre 2019 e 2023, foi General Counsel, Corporate Secretary e Diretor da Stand Together Chamber of Commerce, liderando assuntos jurídicos e estratégicos da organização. Anteriormente, de 2010 a 2019, atuou como Chief Counsel for Antitrust and Trade Regulation na Georgia-Pacific LLC, sendo responsável por questões de concorrência e regulação comercial. De 2003 a 2010, Jeff trabalhou como Senior Attorney para Competition Law and Regulatory Affairs na American Airlines, assessorando a companhia em assuntos regulatórios e de direito da concorrência.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Suplente)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:JOHN PETER RODGERSON

CPF:233.337.188-98

Passaporte:

Nacionalidade:Estados Unidos

Profissão:Administra dora de Empresas

Data de Nascimento:11/06/1976

Experiência Profissional:

John Peter Rodgerson é Diretor-Presidente da Companhia desde 24 de julho de 2017. Antes de ocupar essa posição, foi Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, responsável pelas áreas de Planejamento e Análise Financeira, Tesouraria e Contabilidade da Companhia. John trabalhou com. David Neeleman no plano de negócios original para a criação da Companhia, sendo também um dos fundadores. Ocupou também o cargo de Diretor-Presidente da subsidiária operacional da Companhia, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., entre agosto de 2019 e outubro de 2022. Atuou, ainda,, como Diretor de Planejamento e Análise Financeira na JetBlue Airways entre 2003 e 2008. Anteriormente, trabalhou para a IBM Global Services, entre 2001 e 2003. Possui graduação em Finanças pela Brigham Young University.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome: JOHN STEPHEN SLATTERY

CPF: 000.000.000-00

Passaporte: PV9277287

Nacionalidade: Irlanda

Profissão: Consultor

Data de Nascimento: 09/09/1968

Experiência Profissional:

John Stephen Slattery é um executivo da área de aviação com mais de três décadas de experiência no setor. Atualmente, é diretor da BETA Technologies, posição que ocupa desde outubro de 2025, e Presidente do Conselho de Administração do Grupo Forgitel, desde julho de 2025. Antes disso, Slattery foi Diretor Vice-presidente e Diretor Comercial da GE Aerospace entre junho de 2022 e junho de 2024, e Diretor Presidente da GE Aviation de setembro de 2020 a junho de 2022. Entre janeiro de 2016 e setembro de 2020, foi Diretor Presidente da Embraer Commercial Aviation.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de uma atividade profissional ou comercial qualquer. O Sr. John declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome: JONATHAN SETH ZINMAN

CPF: 000.000.000-00

Passaporte: 549890846

Nacionalidade: Estados Unidos

Profissão: Administrador

Data de Nascimento: 17/09/1980

Experiência Profissional:

Jonathan Seth Zinman foi eleito como membro do Comitê Estratégico da Companhia em 20 de fevereiro de 2026. Com mais de 17 anos de experiência na indústria, incluindo como analista sênior de investimentos especializado em situações impulsionadas por eventos, intensivas e em processos de pós-reorganização, Jonathan participa do conselho de diversas empresas menores que passaram ou passam por situações e desafios diferentes. Além disso, é advogado de reestruturação e fundador da JZ Advisors LLC, acumulando muitos anos como diretor-gerente em grandes empresas de capital e gestão de ativos. Jonathan possui um BA da Duke University e um MBA e JD da University of Michigan.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado			30/04/2025	30/04/2025
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:LUKE CORNING

CPF:000.000.000-00

Passaporte:A31362670

Nacionalidade:Estados Unidos

Profissão:Profissional de Investimentos

Data de Nascimento:27/05/1981

Experiência Profissional:

Luke Corning é Head de Special Situations na Readystate Asset Management e anteriormente ocupou cargos seniores de gestão de portfólio na Pentwater Capital Management e na TLP Trading. Ele iniciou sua carreira como analista no Goldman Sachs e já atuou em diversos conselhos de empresas públicas e privadas nos setores de consumo, energia e biotecnologia. É bacharel em Finanças pela Miami University of Ohio e concluiu o Program for Leadership Development da Harvard Business School.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Suplente)	25/03/2026	3 anos	Comitê Estratégico		25/03/2026	25/03/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de uma atividade profissional ou comercial qualquer. O Sr. Luke declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:
PATRICK WAYNE
QUAYLE

CPF:
716.915.501-08

Passaporte:

Nacionalidade:
Estados
Unidos

Profissão:
Cientista
Político

**Data
de
Nas
cime
nto:**
22/11/1978

Experiência Profissional:

Patrick Wayne Quayle é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 29 de abril de 2021. Patrick traz mais de 15 anos de experiência em malha aérea, frota e planejamento corporativo, por meio de diversos cargos ocupados na United Airlines, American Airlines e Continental Airlines. Também é, atualmente, Vice-Presidente Sênior de Malha Internacional e Alianças na United Airlines, onde é responsável pelo portfólio de rotas internacionais estimado em 50 bilhões de dólares, assim como pela estratégia de frota corporativa. Liderou o lançamento de mais 80 novas rotas internacionais e tem sido fundamental no pedido de mais de 600 novas aeronaves na United Airlines. Patrick possui Bacharelado em Ciências Políticas pela Rice University, MBA pela University of Bath e foi nomeado para o Crain's Chicago Business 40 Under 40.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/02/2026	3 anos	Comitê Estratégico		19/02/2026	20/02/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:RENATA FABER ROCHA RIBEIRO

CPF:215.671.488-67

Passaporte:

Nacionalidade:Brasil

Profissão:Administra
dora de
Empresas

Data de Nascimento:01/06/1980

Experiência Profissional:

Renata Faber Rocha Ribeiro é membro independente do Conselho de Administração da Companhia desde 29 de dezembro de 2022. Formada em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, atua no Grupo BTG Pactual desde agosto de 2020, onde ocupa o cargo de Diretora de ESG da Revista Exame. Antes disso, Renata acumulou mais de 15 anos de experiência em Equity Research no Itaú BBA, nos setores de transportes, logística e bens de capital, sendo reconhecida pelo ranking da revista Institutional Investor como uma das melhores analistas da América Latina desses setores, entre os anos de 2005 e 2017. Também estudou Liderança em Sustentabilidade e Responsabilidade Corporativa na 210 London Business School, e vem atuando ativamente em diversas parcerias e projetos voltados para o avanço da agenda de sustentabilidade. Por fim, Renata também é membro independente do nosso Comitê de Auditoria Estatutário desde 9 de dezembro de 2022 e membro do Comitê de ESG desde 30 de abril de 2025.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	02 de maio de 2027			30/04/2025	09/12/2022
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	Indeterminado	Comitê de ESG		30/04/2025	30/04/2025

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. A Sra. Renata declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

Nome:

SERGIO ERALDO DE SALLES PINTO

CPF:

317.309.901-00

Passaporte:

Nacionalidade:

Brasil

Profissão:

Engenheiro e Economista

Data de Nascimento:

24/09/1964

Experiência Profissional:

Sérgio Eraldo de Salles Pinto é Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia, tendo sido eleito como membro independente desde 10 de março de 2008. Sergio é Diretor Presidente do Grupo Bozano e atualmente também atua como membro externo do Comitê de Auditoria, Risco e Ética da Embraer, membro de Comitês de Investimento da Crescera Capital, CEO da Legend Capital e membro representante do Comitê de Acionistas do Conglomerado Alfa. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração de grandes companhias, como Netpoints, Embraer, Votorantim S.A. e Votorantim Finanças, tendo atuado também como diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A., e ocupado o cargo de presidente do Bozano, Simonsen Securities de Londres. Sergio é formado em Economia e Engenharia Elétrica pela Universidade de Brasília e possui mestrado em Economia pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro, e mestrado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Remuneração		Outros	30/04/2025	Indeterminado		Membro e Coordenador do Comitê (Efetivo)	30/04/2025	08/08/2011
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	05/05/2026	02 de maio de 2027			05/05/2026	05/05/2026

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve: (i) qualquer condenação criminal; (ii) qualquer condenação em processo administrativo da CVM, do Banco Central do Brasil ou da Superintendência de Seguros Privados; e (iii) qualquer condenação transitada em julgado na esfera judicial ou objeto de decisão final administrativa, que o tenha suspenso ou inabilitado para a prática de atividade profissional ou comercial qualquer. O administrador declara que não é considerado uma Pessoa Exposta Politicamente, nos termos da regulamentação aplicável.

7.5 Relações familiares

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Na data deste Formulário de Referência, não há relação conjugal, união estável ou parentesco até o 2º grau entre (i) administradores da Companhia; (ii) administradores da Companhia e administradores de controladas diretas ou indiretas da Companhia; (iii) administradores da Companhia ou de suas controladas, diretas ou indiretas e controladores diretos ou indiretos da Companhia; e (iv) administradores da Companhia e administradores das sociedades controladas diretas ou indiretas da Companhia.

7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não há relações de subordinação, prestação de serviço ou controle mantidas, nos últimos 3 exercícios sociais entre (i) administradores do emissor, (ii) sociedade controlada, direta ou indiretamente, pela Companhia, com exceção daquelas em que a Companhia detenha, direta ou indiretamente, a totalidade do capital social, (iii) controlador direto ou indireto do emissor, e (iv) caso seja relevante, fornecedor, cliente, devedor ou credor do emissor, de sua controlada ou controladoras ou controladas de alguma dessas pessoas.

7.7 Acordos/seguros de administradores

7.7 Acordos/seguros de administradores

Contratamos regularmente seguro de responsabilidade civil para nossos Administradores ("D&O"), em condições usuais de mercado. Nossos diretores e executivos estão cobertos por um seguro de responsabilidade civil desde o início de nossa atividade. As apólices de seguro de nossos diretores e executivos atuais, que firmamos em 17 de março de 2024, são fornecidas pela Zurich Minas Brasil Seguros S.A., Akad Seguros S.A. e Tokio Marine Seguradora S.A., são renováveis a cada ano, devendo ser renovadas em 27 de maio de 2026. O prêmio do seguro é de US\$ 2.285.813,17, US\$ 782.450,25 e US\$ 653.396,14, respectivamente. Juntas, as apólices têm uma cobertura máxima de US\$ 30.000.000,00. Estas apólices cobrem danos ou custos no caso de nossos diretores ou dirigentes sofrerem perdas como resultado de uma ação judicial por suposta má conduta enquanto atuam na qualidade de diretores ou dirigentes. Ver "Item 11.2. Transações de Partes Relacionadas".

A apólice de D&O contratada conta ainda com: cobertura adicional para reclamações tributárias; penhora online/indisponibilidade de bens; multas e penalidades civis e administrativas; danos morais; danos corporais; erros e omissões quando da desconsideração da personalidade jurídica; reclamações do tomador do seguro contra um segurado e reclamações de segurado contra segurado; concessão de período adicional de cobertura para segurados aposentados; e gastos com processo de extradição, respeitados os limites, termos, condições e exclusões da apólice contratada.

A contratação da cobertura específica de continuidade da apólice após pedido de recuperação judicial, pagamento de multas e acordos contratuais visa garantir aos administradores que a Companhia os manterá indenizados contra perdas decorrentes de reclamações de terceiros que acarretem multas e penalidades em virtude de atos danosos praticados no exercício regular das suas funções, excetuadas as hipóteses de culpa grave e dolo, além de outras previstas no mesmo contrato. A Companhia entende que ao contratar essa cobertura em seu D&O estará em conformidade com as melhores práticas de mercado, aumentando a proteção de seus administradores no exercício de sua função na Companhia.

Além disso, celebramos contratos de indenidade em favor de dois dos nossos membros do Conselho de Administração, por meio dos quais nos comprometemos a indenizá-los e mantê-los indenizados por quaisquer perdas decorrentes do exercício de seus cargos na Companhia, exceto nos casos dolo, fraude ou negligência grave.

7.8 Outras informações relevantes**7.8 Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes****Práticas da Companhia quanto às assembleias gerais (para os últimos três exercícios):**

Assembleia	Data da Realização	Instalação em Segunda Convocação	Quórum de Instalação
AGE	12/01/2026	Não	100% ON
AGEsp	12/01/2026	Não	98,83% PN
AGD	07/01/2026	Não	100% Deb.
AGE	16/12/2025	Não	100% ON
AGD	25/07/2025	Não	100% Deb.
AGD	24/07/2025	Não	100% Deb.
AGE	01/07/2025	Não	100% ON
AGOE	30/04/2025	Não	100% ON 7,27% PN
AGE	25/02/2025	Não	100% ON
AGEsp	25/02/2025	Não	52,87% PN
AGD	28/01/2025	Não	100% Deb.
AGD	11/12/2024	Não	100% Deb.
AGD	29/10/2024	Não	100% Deb.
AGD	28/10/2024	Não	100% Deb.
AGD	19/11/2024	Não	100% Deb.
AGD	23/09/2024	Não	100% Deb.

7.8 Outras informações relevantes

AGD	21/08/2024	Não	100% Deb.
AGOE	15/05/2024	Não	100% ON 41,36% PN
AGD	13/07/2023	Não	100% Deb
AGD	06/07/2023	Não	100% Deb.
AGE	04/10/2023	Não	100% ON
AGOE	28/04/2023	Não	100% ON
			37,18% PN
AGE	29/12/2022	Não	100% ON
			20,56% PN
AGE	09/09/2022	Não	100% ON
			4,01% PN
AGOE	28/04/2022	Não	67,01% PN
			64,53% e 63,94% PN

Comitês Não Estatutários

Além dos Comitês reportados no item 7.2 deste Formulário de Referência, a Companhia conta com um Comitê de Ética e Conduta. Referido Comitê se reporta diretamente ao Comitê de ESG da Companhia e é composto por 5 (cinco) membros, sendo, entre eles, o Diretor Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores da Companhia, que atua como Coordenador do Comitê.

São as principais competências do Comitê de Ética e Conduta:

- (i) promover a divulgação do Código de Ética e Conduta no âmbito geral da Companhia, bem como para terceiros;
- (ii) examinar e avaliar questões apresentadas ao Comitê relativas à responsabilidade, comportamento e ética de funcionários e parceiros da Companhia e suas afiliadas, fornecendo pareceres conclusivos e, se necessário, recomendações para a regularização de situações submetidas para análise;
- (iii) receber, analisar e tratar os relatos de não-conformidade oriundos do Canal Confidencial (e quaisquer outros meios utilizados para a comunicação de incidentes) classificados como sendo de “crítico” ou “alto” impacto. Os relatos classificados como sendo de “médio” ou “fraco” impacto somente serão apreciados pelo Comitê a critério do Gerente de Auditoria Interna;
- (iv) solicitar informações, dados e depoimentos a qualquer funcionário da Companhia ou de suas afiliadas, com o propósito de esclarecer as questões sob análise;
- (v) em caso de relatos de não conformidade, verificar inicialmente a sua admissibilidade, para, em seguida, formalizar o processo. O processo instaurado pelo Comitê deverá ser concluído no prazo médio de 40 (quarenta) dias corridos;
- (vi) propor sanções a funcionários da Companhia ou de suas afiliadas, bem como a terceiros, de acordo com a legislação vigente e medidas disciplinares previstas nas políticas internas da Companhia;
- (vii) manter o sigilo de todas as informações de que tiver conhecimento em razão da atuação do Comitê, tendo em vista que a confidencialidade dos assuntos tratados; e
- (viii) propor alterações ao Código de Ética e Conduta.

As alterações propostas deverão ser analisadas e aprovadas pelo Comitê de ESG da Companhia, e propostas à aprovação pelo Conselho de Administração da Companhia.

8.1 Política ou prática de remuneração

8.1. Descrever a política ou prática de remuneração do conselho de administração, da diretoria estatutária e não estatutária, do conselho fiscal, dos comitês estatutários e dos comitês de auditoria, de risco, financeiro e de remuneração, abordando os seguintes aspectos:

a. objetivos da política ou prática de remuneração

Em reunião da Diretoria Estatutária da Companhia, realizada em 30 de junho de 2022, foi aprovada política que contempla as diretrizes gerais sobre as formas de remuneração fixa e variável da Companhia ("Política de Remuneração").

O objetivo da Política de Remuneração é definir regras e procedimentos da remuneração dos nossos administradores a fim de garantir a atração, retenção, motivação e desenvolvimento alinhados com os nossos objetivos estratégicos. A definição da remuneração total de nossos executivos tem o intuito de promover salários condizentes com a posição da empresa no mercado e com as responsabilidades individuais exigidas para cada função alinhada aos nossos interesses por ser fundamentada por critérios atrelados ao nosso desempenho econômico-financeiro.

O inteiro teor da Política de Remuneração poderá ser consultado no site de relações com investidores da Companhia (<https://ri.voeazul.com.br/>).

b. Práticas e procedimentos adotados pelo conselho de administração para definir a remuneração individual do conselho de administração e da diretoria, indicando:

i. Os órgãos e comitês do emissor que participam do processo decisório, identificando de que forma participam

Nosso Conselho de Administração e Diretoria terão a remuneração fixada conforme definido em Assembleias Gerais de Acionistas. Além disso, nos termos do Artigo 15º, Parágrafo Segundo, do Estatuto Social, compete ao Conselho de Administração o estabelecimento da remuneração individual de cada membro do Conselho de Administração e da Diretoria.

ii. Critérios e metodologia utilizada para a fixação da remuneração individual, indicando se há a utilização de estudos para a verificação das práticas de mercado, e, em caso positivo, os critérios de comparação e a abrangência desses estudos

Conforme mencionado anteriormente, o nosso Conselho de Administração terá a remuneração fixada conforme definido em Assembleias Gerais de Acionistas e reunião do Conselho de Administração. Os membros do nosso Conselho de Administração recebem remuneração por seus serviços por meio de valor fixo mensal ou valor fixo por participação em reunião.

A remuneração fixa de nossos membros da diretoria é baseada em tabela salarial criada para manter o equilíbrio interno entre as funções e com subsídio de informações de mercado obtidas por pesquisas realizadas por consultorias especializadas. A remuneração variável de nossos diretores é baseada em metas de rentabilidade, satisfação do cliente, satisfação do tripulante, e desempenho operacional contratadas com base em nosso Planejamento Estratégico. Possuímos, também, um programa de Gestão de Desempenho, que fornece subsídio para uma correta avaliação das metas contratadas, bem como da avaliação individual de cada executivo.

Nossos diretores estatutários e não estatutários têm direito a uma remuneração que consiste em um componente fixo e variável. A remuneração fixa mensal paga aos nossos administradores é baseada em práticas de mercado e pesquisas elaboradas por consultoria independente e consiste em treze pagamentos mensais por ano. Tais valores estão sujeitos a reajuste anual. O componente variável consiste em bônus, ações e opções de ações restritas, conforme descrito abaixo.

A remuneração variável de curto prazo é baseada em metas que, se atingidas, dão direito ao diretor a um bônus anual baseado em seu desempenho individual. As metas são estabelecidas no início do ano com base em nosso plano estratégico. Os principais indicadores de desempenho considerados para fins de remuneração variável são margem operacional, satisfação do cliente, satisfação dos tripulantes e pontualidade. Para os gestores, metade da remuneração variável de curto prazo é baseada em nosso desempenho e a outra metade é baseada no desempenho individual. Para diretores, 80% da remuneração variável de curto prazo é baseada em nosso desempenho e 20% é baseada no desempenho individual. Por outro lado, nossa remuneração variável de longo prazo envolve a outorga de ações e opções de ações restritas. Além disso, nossos diretores recebem benefícios em linha com as práticas de mercado, que incluem seguro médico, odontológico e de vida, vale-refeição e passagem aérea em nossos voos.

Adicionalmente, alguns de nossos executivos recebem benefícios adicionais, como um pacote de auxílio para mensalidades escolares e moradia para nossos executivos expatriados. Nesse pacote, a ALAB deu a

8.1 Política ou prática de remuneração

Os membros do Conselho de Administração têm direito a garantia de aluguel e outros pagamentos em três contratos de aluguel para moradias familiares no Brasil.

Além disso, nossos conselheiros e diretores têm direito a passagens aéreas gratuitas para seus familiares imediatos.

iii. Com que frequência e de que forma o conselho de administração avalia a adequação da política de remuneração do emissor

A Companhia realiza, trimestralmente, por meio das reuniões de seu Comitê de Remuneração, avaliações e discussões referentes à sua Política de Remuneração.

c. composição da remuneração, indicando:

i. descrição dos diversos elementos que compõem a remuneração, incluindo, em relação a cada um deles:

• Seus objetivos e alinhamento aos interesses de curto, médio e longo prazo do emissor:

Segue abaixo a descrição dos elementos da remuneração, os objetivos de cada um deles e seu alinhamento em relação aos interesses de curto, médio e longo prazo da Companhia, segregados por órgão da administração:

Conselho de Administração

A remuneração do nosso Conselho de Administração é composta por uma remuneração fixa mensal. O componente fixo tem por objetivo compensar adequadamente os nossos conselheiros pelas suas contribuições ao Conselho de Administração e a nós, podendo ser aplicado uma remuneração conforme participação em reuniões de modo a compensar os membros do Conselho de Administração pelas suas funções.

Os membros do nosso Conselho de Administração fazem jus ao benefício de: concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia.

Adicionalmente, a título de incentivo de longo prazo, o Plano de Opções de Ações e de Ações Restritas estabelecem um mecanismo específico de concessão de ações da Companhia para os membros do Conselho de Administração.

Diretoria

A remuneração dos membros de nossa Diretoria Estatutária e 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, 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, conforme alterada ("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; e
- Incentivo de longo prazo, concedido mediante plano de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, cuja distribuição é realizada em função do nível do cargo, pessoas-chaves da Companhia e desempenho individual. Pretende estabelecer um comprometimento e visão de longo prazo do executivo com a Companhia, criar um vínculo mais duradouro com o desempenho e valorização da Companhia e fortalecer o alinhamento de objetivos entre executivos e investidores da Companhia.

Comitês:

Os presidentes dos nossos comitês estatutários de assessoramento ao Conselho de Administração fazem jus a uma remuneração adicional por reunião realizada.

8.1 Política ou prática de remuneração

os membros do Conselho de Administração que participam de nossos comitês não fazem jus a remuneração adicional.

Atualmente, temos como comitês de assessoramento do Conselho de Administração: o Comitê de Auditoria Estatutário, Comitê de Remuneração, Comitê de ESG e Comitê de Ética e Conduta.

Conselho Fiscal:

Conforme indicado acima, a remuneração dos membros do Conselho Fiscal, instalado por solicitação da Assembleia Geral, será composta por remuneração mensal a qual não pode ser inferior, para cada membro em exercício, a 10% da remuneração fixa que, em média, for atribuída a cada diretor, nos termos do §3º do artigo 162 da Lei das S.A.

• Sua proporção na remuneração total nos 3 últimos exercícios sociais:

Nossos executivos têm remuneração composta por elementos fixos e variáveis, nas seguintes proporções:

2024								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	16,3%	1,5%	4,7%	0%	0%	77,5%	0%
Diretoria Estatutária	%	20,5%	3,2%	5,8%	26,4%	0%	44,1%	0%
Conselho Fiscal	%	76,8%	23,2%	0%	0%	0%	0%	0%

(*) O valor estimado da remuneração baseada em ações depende de vários fatores, incluindo o preço da ação da Companhia, sua volatilidade, a taxa de juros, entre outros, e, portanto, é sujeito a oscilações. Ademais, o valor reconhecido na despesa não necessariamente configura saída de caixa, e pode demorar até cinco anos para ser adquirido e até 10 anos para ser liquidado a depender do programa e do tipo de instrumento.

2023								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	14,2%	1,4%	3,9%	0,0%	0,0%	80,5%	0,0%
Diretoria Estatutária	%	14,6%	2,3%	4,1%	16,3%	0,0%	62,7%	0,0%
Conselho Fiscal	%	78,6%	21,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

(*) O valor estimado da remuneração baseada em ações depende de vários fatores, incluindo o preço da ação da Companhia, sua volatilidade, a taxa de juros, entre outros, e, portanto, é sujeito a oscilações. Ademais, o valor reconhecido na despesa não necessariamente configura saída de caixa, e pode demorar até cinco anos para ser adquirido e até 10 anos para ser liquidado a depender do programa e do tipo de instrumento.

2022								
Orgão	Valor / %	Remuneração Fixa			Remuneração Variável			
		Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Reuniões	Ações	Outros
Conselho de Administração	%	33,3%	3,3%	8,8%	0,0%	0,0%	87,4%	0,0%
Diretoria Estatutária	%	30,2%	4,8%	8,5%	46,3%	0,0%	34,6%	0,0%
Conselho Fiscal	%	-	-	-	-	-	-	-

(*) O valor estimado da remuneração baseada em ações depende de vários fatores, incluindo o preço da ação da Companhia, sua volatilidade, a taxa de juros, entre outros, e, portanto, é sujeito a oscilações. Ademais, o valor reconhecido na despesa não necessariamente configura saída de caixa, e pode demorar até cinco anos para ser adquirido e até 10 anos para ser liquidado a depender do programa e do tipo de instrumento.

(**) A diminuição na estimativa da remuneração em 2022 é devido aos cancelamentos parciais da outorga de *phantom shares* (vide itens 8.2 e 8.4 deste Formulário de Referência), que acarretou na reversão de despesas contabilizadas em períodos anteriores, com efeito compensatório na remuneração de 2023 devido à outorga de novos planos e programas de remuneração baseado em ações em substituição aos planos de *phantom shares* cancelados.

• Metodologia de cálculo e de reajuste de cada um dos elementos da remuneração:

8.1 Política ou prática de remuneração

Os salários fixos e benefícios são baseados em valores de mercado aferidos por pesquisa realizada por consultorias especializadas. A remuneração fixa mensal segue nossa política e tabela salarial, criada com base nas pesquisas de mercado acima citadas, e pela discricionariedade de nossos administradores. Os valores são reajustados anualmente conforme resultado de acordo coletivo realizado entre os sindicatos representantes da empresa e dos trabalhadores e de acordo com a análise da movimentação salarial do mercado apresentada pelas pesquisas salariais e de benefícios.

A remuneração variável (bônus anual) é calculada com base em nosso programa de gestão de desempenho que visa o reconhecimento do cumprimento das metas com o pagamento de remuneração variável anual sobre múltiplos de salários de cada executivo.

Por sua vez, os incentivos de longo prazo são calculados com base em nosso plano de opção de compra de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, conforme descritos no item 8.4 deste Formulário de Referência.

- **Principais indicadores de desempenho nele levados em consideração, inclusive, se for o caso, indicadores ligados a questões ASG:**

A definição da remuneração total de nossos executivos tem o intuito de promover salários condizentes com a posição da empresa no mercado e com as responsabilidades individuais exigidas para cada função. Para determinar a parcela fixa da remuneração são consideradas pesquisas salariais conduzidas por consultorias especializadas e indicadores de responsabilidade e complexidade de cada cargo. Além disso, a qualificação profissional de cada indivíduo, seu nível de desempenho e comprometimento acrescentam fatores para esta avaliação. A remuneração variável de nossos executivos é definida com base em indicadores de desempenho individual e global, atreladas ao nosso plano estratégico e programa de desempenho. Para aferir o resultado global são utilizados indicadores financeiros e operacionais tais como EBITDA, margem operacional, pontualidade, pesquisas de satisfação do cliente e do tripulante e ESG.

- ii. Razões que justificam a composição da remuneração*

A composição da remuneração é determinada pela Política de Remuneração, a qual considera as responsabilidades de cada cargo e tem como parâmetro os valores praticados pelo mercado para os profissionais que exercem funções equivalentes.

- iii. Existência de membros não remunerados pelo Emissor e a razão para este fato*

Não há pagamento de salário ou pró-labore a quatro membros que representam acionistas com direito a assento no Conselho de Administração, os quais fazem jus a benefícios. Além disso, são realizados pagamentos adicionais de remuneração a estes membros do Conselho de Administração que presidem os Comitês da Companhia.

- d. Existência de remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos**

Exceto pelo pagamento relacionados a aluguéis de diretores não estatutários realizados pela ALAB, conforme mencionado no item 8.1.b(ii), não há outra remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos para o exercício de cargos na Companhia.

- e. Existência de qualquer remuneração ou benefício vinculado à ocorrência de determinado evento societário, tal como alienação do nosso controle societário do emissor**

Com a consumação do IPO da Companhia em abril de 2017, os Beneficiários passaram a fazer jus às opções de ações, ações restritas e opções virtuais de compra de ações. Para mais informações, vide item 8.4 este Formulário de Referência.

8.2 Remuneração total por órgão

Remuneração total prevista para o Exercício Social corrente 31/12/2025 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	13,67	4,00	0,75	18,42
Nº de membros remunerados	13,67	4,00	0,75	18,42
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	5.200.000,00	7.998.518,00	81.361,00	13.279.879,00
Benefícios direto e indireto	382.667,00	1.255.050,00	21.000,00	1.658.717,00
Participações em comitês	1.050.000,00	0,00	0,00	1.050.000,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações fixas	.	.	.	
Remuneração variável				
Bônus	0,00	7.746.890,00	0,00	7.746.890,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis	.	.	.	
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	41.082.556,00	67.980.830,00	0,00	109.063.386,00
Observação	O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício. Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício. Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	
Total da remuneração	47.715.223,00	84.981.288,00	102.361,00	132.798.872,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2024 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	12	4	1,25	17,25
Nº de membros remunerados	12	4	1,25	17,25
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	3.708.958,00	7.772.301,00	115.940,00	11.597.199,00
Benefícios direto e indireto	336.000,00	1.230.166,00	35.000,00	1.601.166,00
Participações em comitês	1.077.000,00	0,00	0,00	1.077.000,00
Outros	0,00	00,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações fixas	.	.	.	
Remuneração variável				
Bônus	0,00	10.030.939,00	0,00	10.030.939,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis	.	.	.	
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	17.594.483,00	16.709.832,00	0,00	34.304.315,00
Observação	O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	
Total da remuneração	22.716.441,00	35.743.238,00	150.940,00	58.610.619,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2023 - Valores Anuais				
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,25	4	2	17,25
Nº de membros remunerados	11,25	4	2	17,25
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	3.172.837,00	7.710.992,00	154.587,00	11.038.416,00
Benefícios direto e indireto	315.000,00	1.223.422,00	42.000,00	1.580.422,00
Participações em comitês	879.001,00	0,00	0,00	879.001,00
Outros	0,00	00,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações fixas	.	Benefícios	.	
Remuneração variável				
Bônus	0,00	8.649.079,00	0,00	8.649.079,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis	0	.	.	
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	18.026.092,00	33.236.076,00	0,00	51.262.168,00
Observação	O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	Esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	
Total da remuneração	22.392.930,00	50.819.569,00	196.587,00	73.409.086,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2022 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11	4		15,00
Nº de membros remunerados	11	4		15,00
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	3.125.000,00	7.577.753,00		10.702.753,00
Benefícios direto e indireto	308.000,00	1.208.766,00		1.516.766,00
Participações em comitês	825.000,00	0,00		825.000,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações fixas		.		
Remuneração variável				
Bônus	0,00	11.603.168,00		11.603.168,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações variáveis		O valor abaixo da remuneração baseada em ações (Incluindo opções) é negativo em R\$ 8.675.005,00, devido aos cancelamentos parciais da outorga de phantom shares (item 8.4), que acarretou na reversão de despesas contabilizadas em períodos anteriores, com efeito compensatório na remuneração de 2023 devido à outorga de novos planos e programas de remuneração baseado em ações em substituição aos planos de phantom shares cancelados. Favor considerar o valor total remuneração do órgão de R\$ 13.844,788. Conselho de Administração R\$ 12.463,406 + Diretoria Estatutária R\$ 13.844,788 = Total R\$ 26.308,194		
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	8.205.406,00	8.675.005,00		16.880.411,00

Observação	O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.	O valor da remuneração baseada em ações nesta tabela é uma estimativa contábil baseada na fórmula Black Scholes e não representa o valor efetivamente recebido durante o ano, e sim um valor estimado a ser recebido ao longo de um período de até dez anos. Além disso, o valor real recebido dependerá do preço da ação durante todo este período, podendo ser até nulo se o preço da ação não superar o preço de exercício. Além disso, esclarece-se que número total de membros foi apurado conforme o disposto no Ofício Circular/Anual-2025-CVM/SEP.		
Total da remuneração	12.463.406,00	29.064.692,00		41.528.098,00

8.3 Remuneração Variável

Exercício Social: 31/12/2025

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	13,67	4,00	0,75	18,42
Nº de membros remunerados	0	4,00	0	4,00
Esclarecimento	.		.	
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	4.303.828,00	0,00	4.303.828,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	9.468.421,00	0,00	9.468.421,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	8.607.656,00	0,00	8.607.656,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00

Exercício Social: 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	12	4	1,25	17,25
Nº de membros remunerados	0,00	4	0,00	4,00
Esclarecimento	.		.	
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	4.274.692,00	0,00	4.274.692,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	9.404.322,00	0,00	9.404.322,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	8.549.384,00	0,00	8.549.384,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social		10.030.939,00	0,00	10.030.939,00
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social		0,00	0,00	0,00

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,25	4	2	17,25
Nº de membros remunerados	0,00	4	0	4,00
Esclarecimento	.		.	
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	4.256.693,00	0,00	4.256.693,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	9.364.726,00	0,00	9.364.726,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	8.513.387,00	0,00	8.513.387,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	8.649.079,00	0,00	8.649.079,00
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00	0,00	0,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00	0,00	0,00

Exercício Social: 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
N° total de membros	11	4		15,00
N° de membros remunerados	11,00	4		15,00
Esclarecimento				
EM RELAÇÃO AO BÔNUS				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	3.894.884,00		3.894.884,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	8.568.744,00		8.568.744,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	7.789.768,00		7.789.768,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	11.603.168,00		11.603.168,00
EM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00		0,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração	0,00	0,00		0,00
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	0,00	0,00		0,00
Valor efetivamente reconhecido no exercício social	0,00	0,00		0,00

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

8.4. Em relação ao plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária, em vigor no último exercício social e previsto para o exercício social corrente, descrever:

a. Termos e condições gerais

PRIMEIRO PLANO DE OPÇÕES

O nosso primeiro plano de outorga de opção de compra de ações preferenciais de nossa emissão ("Primeiro Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11 de dezembro de 2009, conforme aditado. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber as opções do Primeiro Plano de Opções os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves, inclusive de quaisquer de nossas controladas diretas ou indiretas ("Beneficiários"). O Primeiro Plano de Opções é administrado por um comitê interno de remuneração, criado pelo nosso Conselho de Administração, que tem legitimidade para tomar todas as medidas necessárias à administração do Primeiro Plano de Opções, inclusive indicar os Beneficiários ("Comitê de Remuneração"). Adicionalmente, o Comitê de Remuneração pode estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Primeiro Plano de Opções (cada um, "Programa").

As opções do Primeiro Plano de Opções outorgadas conferirão ao Beneficiário o direito a (i) subscrever um determinado número de nossas ações preferenciais autorizadas e não emitidas, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas mas readquiridas por nós e mantidas em tesouraria.

Os termos e condições do Primeiro Plano de Opções são regulados em contratos de outorga de opção de compra de ações que celebramos com cada Beneficiário ("Contratos de Opção"). Cada Programa estabelecido pelo Comitê de Remuneração contém (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar do Programa, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; e (ii) o preço de subscrição ou de aquisição das ações objeto de opção de compra e as condições para seu pagamento. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Primeiro Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Primeiro Programa do Primeiro Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de dezembro de 2009, contempla a outorga de 5.718.400 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Primeiro Plano é de R\$3,42. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Primeiro Programa do Primeiro Plano, apenas 5.032.800 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções

O Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções ("Segundo Programa do Primeiro Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 24 de março de 2011, contempla a outorga de 1.648.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Primeiro Plano é de R\$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Segundo Programa do Primeiro Plano, apenas 1.572.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Terceiro Programa do Primeiro Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 05 de abril de 2011, contempla a outorga das 685.600 opções remanescentes do Primeiro Programa. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa do Primeiro Plano é de R\$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Terceiro Programa do Primeiro Plano, apenas 656.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

SEGUNDO PLANO DE OPÇÕES

O nosso segundo plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de nossa emissão ("Segundo Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Segundo Plano de Opções os Beneficiários. O Segundo Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no 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

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

em tesouraria.

Os termos e condições das opções do Segundo Plano de Opções outorgadas são regulados em Contratos de Opção a serem celebrados com cada Beneficiário. Ao Comitê de Remuneração compete (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar dos Programas, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; (ii) o preço de subscrição ou de aquisição das ações objeto de opção de compra e as condições para seu pagamento; e (iii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Segundo Plano de Opções. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Segundo Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao nosso Segundo Plano de Opções para refletir as seguintes alterações: (i) alterar a definição de “Comitê de Remuneração” para refletir as atividades relacionadas à organização, administração e elaboração dos nossos planos de opções; (ii) excluir referências e definições relacionadas à nossa oferta pública inicial, tendo vista não serem mais aplicáveis; (iii) refletir a competência do nosso Conselho de Administração para aprovar e editar os planos de opções, bem como de outorgá-los; (iv) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração relacionadas com a entrega e execução dos planos de ações restritas; (v) com o propósito de refletir o desdobramento de ações que ocorreu em 23 de fevereiro de 2017, aumentar o total de opções de ações que podem ser outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de 3.738.364 para 7.476.728 ações; (vi) alterar o preço do exercício de cada ação correspondente às opções outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de modo a equalizar com o preço de opção negociado pelo valor mais baixo no mercado de ações durante os 30 (trinta) dias que antecederem a outorga de opções aprovada pelo Conselho de Administração; e (vii) alterar o período máximo de exercício das opções para 10 anos contados a partir do início do período de *vesting* aplicável.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções (“Primeiro Programa do Segundo Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, contempla a outorga de 2.169.122 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Segundo Plano é de R\$19,15 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Segundo Plano de Opções

O Segundo Programa do Segundo Plano de Opções (“Segundo Programa do Segundo Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, contempla a outorga de 627.810 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Segundo Plano é de R\$14,51 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções (“Terceiro Programa do Segundo Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, contempla a outorga de 820.250 opções. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa do Segundo Plano é de R\$14,50 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quarto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quarto Programa do Segundo Plano de Opções (“Quarto Programa do Segundo Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, contempla a outorga de 680.467 opções. O preço de exercício de cada opção no Quarto Programa do Segundo Plano é de R\$22,57 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quarto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quinto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quinto Programa do Segundo Plano de Opções (“Quinto Programa do Segundo Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 8 de agosto de 2022, contempla a outorga de 1.774.418 opções. O preço de exercício de cada opção no Quinto Programa do Segundo Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quinto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Sexto Programa do Segundo Plano de Opções

O Sexto Programa do Segundo Plano de Opções (“Sexto Programa do Segundo Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 8 de agosto de 2022, contempla a outorga de 1.514.999 opções. O preço de exercício de cada opção no Sexto Programa do Segundo Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. Cumpre

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

destacar que todas as opções contempladas pelo Sexto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

TERCEIRO PLANO DE OPÇÕES

O Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações ("Terceiro Plano de Opções") foi aprovado pelos nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 10 de março de 2017. O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da companhia, incluindo nosso Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a) a outorga de opções que resultem em um máximo de 11.679.389 ações preferenciais; (b) um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (c) o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*.

O Plano prevê ainda que o Conselho de Administração poderá aprovar diferentes Programas, determinando o preço de exercício das opções para cada um destes programas. Em cada Programa, o Conselho de Administração definirá as outorgas entre os diretores estatutários elegíveis, considerando, entre outros fatores, o atingimento de certas metas a serem estabelecidas pelo Conselho de Administração, com auxílio do Comitê de Remuneração e o interesse em reter o participante selecionado. No caso do Sr. David Neeleman, sua outorga de opções está condicionada à manutenção de cargo na Diretoria ou no Conselho de Administração da Companhia.

O Conselho de Administração definirá se a Companhia irá emitir novas ações ou utilizar ações em tesouraria para liquidação dos exercícios de opções.

Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções ("Primeiro Programa do Terceiro Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 14 de março de 2017, contempla a outorga de 9.343.510 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Terceiro Plano é de R\$11,85 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Terceiro Plano foi outorgada.

QUARTO PLANO DE OPÇÕES

O Quarto Plano de Opções de Compra de Ações ("Quarto Plano de Opções") foi aprovado pelos nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 9 de setembro de 2022. O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da companhia, incluindo nosso Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a.i) a outorga de opções que resultem em um máximo de 13.800.000 ações preferenciais; (a.ii) um período aquisitivo total (*vesting*) de 3 anos no Primeiro Programa, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (a.iii) sem prazo de exercício e (b.i) um período aquisitivo total (*vesting*) de 1 ano no Segundo Programa, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer 100% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (b.ii) sem prazo de exercício.

Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções

O Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções ("Primeiro Programa do Quarto Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 19 de agosto de 2022, contempla a outorga de 8.900.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Quarto Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Quarto Plano foi outorgada.

Segundo Programa do Quarto Plano de Opções

O Segundo Programa do Quarto Plano de Opções ("Segundo Programa do Quarto Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 19 de agosto de 2022, contempla a outorga de 4.900.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Quarto Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Segundo Programa do Quarto Plano foi outorgada.

QUINTO PLANO DE OPÇÕES

O nosso quinto plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de nossa emissão ("Quinto Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 07 de julho de 2023. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Quinto Plano de Opções os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados-chaves. O Quinto Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Quinto Plano de Opções.

Primeiro Programa do Quinto Plano de Opções

O Primeiro Programa do Quinto Plano de Opções ("Primeiro Programa do Quinto Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 07 de julho de 2023, contempla a outorga de 1.800.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Quinto Plano é de R\$15,60 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Segundo Programa do Quinto Plano de Opções
O Segundo Programa do Quinto Plano de Opções (“Segundo Programa do Quinto Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 23 de outubro de 2024, contempla a outorga de 2.000.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Quinto Plano é de R\$ 4,04 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Quinto Plano de Opções
O Terceiro Programa do Quinto Plano de Opções (“Terceiro Programa do Quinto Plano”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de novembro de 2024, outorga datada em 14 de novembro de 2024 contempla a outorga de 2.200.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa do Quinto Plano é de R\$ 4,17 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

PLANO DE OPÇÕES DE COMPRA DE AÇÕES
O nosso Plano de Opções de Compra de Ações (“MIP”) foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 25 de fevereiro de 2025. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do MIP os Beneficiários, (i) os membros do Conselho de Administração da Azul, que não participam da Diretoria da Azul, incluindo o Presidente do Conselho de Administração; (ii) os membros da Diretoria da Azul; e (iii) empregados e outros executivos da Companhia, que sejam selecionados pelo Conselho de Administração, após a aprovação pelo Comitê de Remuneração. O MIP é administrado pelo Conselho de Administração com o apoio do Comitê de Remuneração.

Primeiro Programa do MIP
O Primeiro Programa do Plano de Opções de Compra de Ações (“Primeiro Programa do MIP”), aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de março de 2025, contempla a outorga de até 7% (sete por cento) das opções definidas dentro do próprio MIP. O preço de exercício de cada 1000 (mil) opções no Primeiro Programa do MIP é de R\$3,30. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do MIP serão efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2024, 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:

Stock Options		
Plano de Opções	Opções outorgadas	Opções em circulação
Primeiro Plano de Opções		
Primeiro Programa	5.032.800	180.870
Segundo Programa	1.572.000	84.000
Terceiro Programa	656.000	6.200
Segundo Plano de Opções		
Primeiro Programa	2.169.122	708.993
Segundo Programa	627.810	177.592
Terceiro Programa	820.250	280.124
Quarto Programa	680.467	442.796
Quinto Programa	1.774.418	1.701.057
Sexto Programa	1.514.999	1.381.249
Terceiro Plano de Opções		
Primeiro Programa	9.343.510	-
Quarto Plano de Opções		

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Primeiro Programa	8.900.000	8.900.000
Segundo Programa	4.900.000	4.824.333
Quinto Plano de Opções		
Primeiro Programa	1.800.000	1.737.289
Segundo Programa	2.000.000	2.200.000
Terceiro Programa	2.200.000	2.000.000
MIP*		
Primeiro Programa		

* O MIP foi aprovado na Assembleia Geral Extraordinária ocorrida em 25 de fevereiro de 2025. Consequentemente, não houve outorgas relacionadas ao MIP em 31 de dezembro de 2024.

PRIMEIRO PLANO DE AÇÕES RESTRITAS

O nosso primeiro plano de outorga de ações preferenciais de nossa emissão (“Plano de Ações Restritas” e “Ações Restritas”, respectivamente) foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber as Ações Restritas os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Plano de Ações Restritas é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual pode estabelecer, periodicamente, programas de outorga de Ações Restritas no âmbito do Plano.

As Ações Restritas outorgadas nos termos do Plano de Ações Restritas conferirão ao Beneficiário o direito a receber um determinado número de ações preferenciais de nossa emissão.

Os termos e condições das Ações Restritas outorgadas são regulados em contratos de outorgade Ações Restritas a serem celebrados com cada Beneficiário (“Contratos de Ações Restritas”). Compete ao Comitê de Remuneração (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar dos Programas, bem como a quantidade de Ações Restritas a ser outorgada a cada Beneficiário; e (ii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Plano de Ações Restritas. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, acelerar o período aquisitivo do direito às Ações Restritas outorgadas, bem como modificar o período de exercício do direito às Ações Restritas, conforme estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao nosso Plano de Ações Restritas para refletir as seguintes alterações: (i) incluir a faculdade da Companhia de, aofinal de cada ano do período aquisitivo das ações restritas, a seu exclusivo critério: (a) liquidar suas obrigações decorrentes do Plano de RSU em dinheiro, ou (b) entregar as ações restritas aos beneficiários do Plano de RSU, mediante alienação de ações mantidas em tesouraria, por meio de operação privada; (ii) realizar alterações na sua redação para ajustar o significado de “Comitê de Remuneração” para refletir a sua atuação na organização, administração e interpretação de quaisquer planos de incentivos lastreados em ações da Companhia; (iii) excluir os termos definidos “IPO” e “Lock-up Period”, bem como as cláusulas que os mencionavam, tendo em vista a sua inaplicabilidade; (iv) refletir a competência do Conselho de Administração da Companhia para aprovação e alteração dos programas de ações restritas da Companhia, bem como a outorga das ações restritas; (v) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração quanto ao envio da minuta do Contrato de Ações Restritas e a coordenação das partes para a sua assinatura; e (vi) alterar o número total de ações restritas que podem ser objeto de outorga nos termos do Plano de RSU de 934.591 (novecentas e trinta e quatro mil, quinhentas e noventa e uma) para 1.869.182 (um milhão, oitocentas e sessenta e nove mil, cento e oitenta e duas) ações.

Em 26 de abril de 2019, nossos acionistas, seguindo a recomendação do Comitê de Remuneração e do Conselho de Administração, aprovaram um aditamento ao Plano de RSU com o objetivo de definir o valor máximo de Ações Restritas que pode estar sujeito a concessão anual sob o Plano RSU como 0,10% do total de ações preferenciais emitidas pela Companhia.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas
O Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas (“Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, estabelece um valor global de ações destinadas ao Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$10.241 mil. Os beneficiários do Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos a

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R\$21,00, totalizando 487.670 ações concedidas.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Plano de Ações Restritas ("Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, estabelece um valor global de ações destinadas ao Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$6.180 mil. Os beneficiários do Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R\$21,00, totalizando 294.286 ações concedidas.

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas ("Terceiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, estabelece um valor global de ações destinadas ao Terceiro Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$7.416 mil. Os beneficiários do Terceiro Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R\$21,00, totalizando 367.184 ações concedidas.

Quarto Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, estabelece que 285.064 ações serão destinadas ao Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quinto Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 7 de agosto de 2018, estabelece que 291.609 ações serão destinadas ao Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Sexto Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Sexto Programa do Plano de Ações Restritas ("Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 5 de agosto de 2019, estabelece que 170.000 ações serão destinadas ao Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Sétimo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Sétimo Programa do Plano de Ações Restritas ("Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2022, estabelece que 335.593,00 ações serão destinadas ao Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Oitavo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Oitavo Programa do Plano de Ações Restritas ("Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de novembro de 2024, estabelece que 335.751 ações serão destinadas ao Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

SEGUNDO PLANO DE AÇÕES RESTRITAS

O nosso segundo plano de outorga de ações preferenciais (“Segundo Plano de Ações Restritas”)foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 19 de junho de 2020. De acordocom suas disposições, os Beneficiários estão qualificados para receber as ações preferenciais objeto do plano. O Segundo Plano de Ações Restritas deverá contemplar a outorga anual de até0,50% (cinco décimos por cento) das ações preferenciais de emissão da Companhia no ano de 2020, e 0,20% (dois décimos por cento) nos anos seguintes.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas (“Primeiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 19 de junho de 2020, estabelece que 1.382.582 ações serão destinadas ao Primeiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Primeiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas (“Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 9 de agosto de 2021, estabelece que 300.000 ações serão destinadas ao Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas (“Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2022, estabelece que 671.186 ações serão destinadas ao Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas (“Quarto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 07 de julho de 2023, estabelece que 500.000 ações serão destinadas ao Quarto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quarto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quinto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas (“Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 23 de outubro de 2024, estabelece que 671.502 ações serão destinadas ao Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2024, a quantidade de Ações Restritas outorgadas, a quantidade de Ações Restritas em circulação e o valor justo da ação:

Ações Restritas			
Plano de Ações Restritas	Opções outorgadas	Opções em circulação	Valor Justo da ação (em reais)
Primeiro Plano de Ações Restritas			
Primeiro Programa	487.670	-	R\$ 21,00

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Segundo Programa	294.286	-	R\$ 21,00
Terceiro Programa	367.184	-	R\$ 21,00
Quarto Programa	285.064	-	R\$ 24,17
Quinto Programa	291.609	-	R\$ 24,43
Sexto Programa	170.000	-	R\$ 51,65
Sétimo Programa	335.593	143.243	R\$ 11,72
Oitavo Programa	335.751	335.751	R\$ 4,17
Segundo Plano de Ações Restritas			
Primeiro Programa	1.382.582	-	R\$ 21,80
Segundo Programa	300.000	55.017	R\$ 42,67
Terceiro Programa	671.186	270.095	R\$ 11,72
Quarto Programa	500.000	365.414	R\$ 19,32
Quinto Programa	671.502	671.502	R\$ 5,48

PRIMEIRO PLANO DE OPÇÃO VIRTUAL DE COMPRA DE AÇÕES

Em 7 de agosto de 2018, o Comitê de Remuneração aprovou o Primeiro Plano de Opção Virtual de Compra de Ações, conforme ratificação do Conselho de Administração em 06 de novembro de 2018 ("Phantom Shares"). O plano consiste em uma remuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações, uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano. Esses valores são registrados como uma provisão a pagar, com sua contrapartida no resultado do exercício, com base no valor 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 da Companhia.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Phantom Shares

O Primeiro Programa de *Phantom Shares* ("Primeiro Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares"), com sua aprovação ratificada pelo Conselho de Administração em 6 de novembro de 2018, contempla a outorga de 707.400 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares é de R\$20,43 por ação virtual.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Phantom Shares

O Segundo Programa de *Phantom Shares* ("Segundo Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares"), aprovado pelo Conselho de Administração em 5 de agosto de 2019, contempla a outorga de 405.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Segundo Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares é de R\$42,09 por ação virtual.

SEGUNDO PLANO DE OPÇÃO VIRTUAL DE COMPRA DE AÇÕES

Em 30 de abril de 2020, o Comitê de Remuneração aprovou o Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Segundo Plano de Phantom Shares"). O plano consiste em uma remuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações, uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano. Esses valores são registrados como uma provisão a pagar, com sua contrapartida no resultado do exercício, com base no valor justo das *Phantom Shares* outorgadas e pelo período de aquisição ao direito de exercício (*vesting period*). O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

As opções emitidas de *Phantom Shares* exigem um período de aquisição entre 3 e 4 anos, têm um tempo de duração entre seis e oito anos e o preço de exercício deve ser igual ao menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Primeiro Programa do Segundo Plano Phantom Shares ("Primeiro Programa - Segundo Plano de

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Phantom Shares”), aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020, contempla a outorga de 3.250.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$10,35 por ação virtual.

Segundo Programa do Segundo Plano de Phantom Shares
O Segundo Programa do Segundo Plano Phantom Shares (“Segundo Programa – Segundo Plano de Phantom Shares”), aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020, contempla a outorga de 1.600.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Segundo Programa - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$10,35 por ação virtual.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Phantom Shares
O Terceiro Programa do Segundo Plano Phantom Shares (“Terceiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares”), aprovado pelo Conselho de Administração em 9 de agosto de 2021, contempla a outorga de 580.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Terceiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$33,99 por ação virtual.

Em 8 e 19 de agosto de 2022, o Conselho de Administração aprovou o cancelamento da outorga de opções virtuais no valor de R\$ 538 milhões, vinculadas ao Terceiro Programa do Segundo Plano Virtual de Opção de Compra de Ações, bem como o cancelamento da outorga de opções virtuais no valor de R\$ 2,7 milhões e R\$ 1,4 milhão, vinculadas, respectivamente, ao Primeiro e Segundo Programas do Segundo Plano Virtual de Opção de Compra de Ações.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2024, a quantidade de opções virtuais outorgadas para todos os Beneficiários e o número de opções virtuais exercíveis relativas às *Phantom Shares*:

Phantom Shares		
Phantom Shares	Opções outorgadas	Opções em circulação
Primeiro Plano de Phantom		
Primeiro Programa	707.400	53.520
Segundo Programa	405.000	-
Segundo Plano de Phantom		
Primeiro Programa	3.250.000	99.761
Segundo Programa	1.600.000	26.300
Terceiro Programa	580.000	1.430

b. Data de aprovação e órgão responsável

Vide item a.

c. Número máximo de ações abrangidas

As ações preferenciais que resultarão do exercício das opções e das ações restritas outorgadasno âmbito dos Planos não poderão ultrapassar, durante todo o prazo de vigência dos Planos, o limite máximo acumulado de (i) 8.052.000 ações preferenciais no âmbito do Primeiro Plano de Opções; (ii) 7.476.728 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Opções; (iii) 11.679.389 ações preferenciais no âmbito no Terceiro Plano; (iv) 13.800.000 ações preferenciais no âmbito no Quarto Plano; (v) 6.000.000 ações preferenciais no âmbito do Quinto Plano; (vi); 2.231.406 ações preferenciais no âmbito do Primeiro Plano de Ações Restritas e; (vii) 2.853.768 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Ações Restritas.

d. Número máximo de opções a serem outorgadas

O número máximo de opções de compra de ações preferenciais outorgadas no âmbito dos Planos é de 47.008.117.

e. Condições de aquisição de ações

Primeiro Plano de Opções
Nos termos dos Programas do Primeiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

acontecerá, de forma fracionada, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções se tornaram exercíveis quando da consumação da nossa oferta pública inicial de ações (“IPO”). Ainda, no âmbito do Segundo Programa, as Opções apenas poderão ser exercidas pelos beneficiários anualmente.

Segundo Plano de Opções

Nos termos do Segundo Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, de forma fracionada, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do Segundo Plano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

Terceiro Plano de Opções

Nos termos do Terceiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 (cinco) anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar 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.

Quarto Plano de Opções

Nos termos do Quarto Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 3 (três) anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Quinto Plano de Opções

Nos termos do Quinto Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 4 (quatro) anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 25% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Plano de Ações Restritas

Nos termos do Plano de Ações Restritas, a aquisição do direito às Ações Restritas (ou “RSUs”) outorgadas, acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquirido após 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. O direito às Ações Restritas, na extensão do direito às Ações Restritas outorgadas adquirido, se tornaram exercíveis mediante a consumação do IPO. Antes de nossa oferta pública inicial, no final de cada ano do Período Aquisitivo, pagamos aos beneficiários em dinheiro a parcela correspondente ao valor das ações restritas já adquiridas, pelo valor justo e sem adicionais. Em 2015, efetuamos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas concedidas em 2014 aos nossos funcionários estatutários no montante de R\$ 1,25 milhão, em 2016 fizemos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas outorgadas em 2015 aos nossos funcionários estatutários totalizando R\$ 1,59 milhão e em 7 de julho de 2017, realizamos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas concedidas em 2016 aos nossos funcionários estatutários totalizando R\$ 2,09 milhões. De 2018 até 2021, as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário do plano.

Segundo Plano de Ações Restritas

Nos termos do Segundo Plano de Ações Restritas, a aquisição do direito às Ações Restritas (ou “RSUs”) outorgadas, acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquirido após 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. De 2020 até 2021, as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entregues a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário do plano.

Primeiro Plano de Opção Virtual de Compra de Ações (“Phantom Shares”)

Nos termos do Primeiro Plano de Phantom Shares, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações (“Phantom Shares”)

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

Nos termos do Segundo Plano de Phantom Shares, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, de forma fracionada, entre 3 (três) e 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

f. Critérios para fixação do preço de aquisição ou exercício

Primeiro Plano de Opções

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções outorgadas nos termos dos Planos será determinado pelo Comitê de Remuneração a seu único e exclusivo critério. De acordo com o estabelecido no Primeiro Plano de Opções, o Comitê de Remuneração determinará o preço da Opção do primeiro Programa, que foi fixado em R\$3,42, equivalente a US\$1,97, conforme convertido pela média das taxas de compra e venda de dólares norte-americanos utilizadas em nossos aumentos de capital ocorridos em 10 de março de 2008, 1º de julho de 2008, 9 de setembro de 2008 e 28 de agosto de 2009. Já no Segundo Programa e Terceiro Programa, o preço de exercício por opção de ações de nossa emissão foi de R\$6,44. A definição do preço de exercício foi realizada com base no valor do patrimônio líquido, à época da concessão do programa, dividido pelo número de ações preferenciais. O valor do Patrimônio Líquido foi calculado utilizando a metodologia DCF (Discounted Cash Flow), que traz a valor presente todos os fluxos de caixa esperados para a empresa. Esta metodologia foi corroborada pela média do múltiplo “Valor da Empresa / EBITDAR” de empresas congêneres, multiplicado pelo EBITDAR da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. (“Azul Linhas Aéreas”) do período, menos a nossa dívida líquida ajustada.

Segundo Plano de Opções

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções do Primeiro, Segundo e Terceiro Programas do Segundo Plano de Opções deve refletir o valor nominal de nossas ações no IPO, qual seja, o preço de R\$21,00, reduzido de um desconto pro rata de 0% a 30%, que dependia da data do IPO, contando-se do respectivo exercício, conforme segue: (i) 0-10% se o IPO ocorresse dentro de 365 dias; (ii) 10-20% se nosso IPO ocorresse entre o dia 366 e o dia 730; (iii) 20-30% se o IPO ocorresse entre o dia 731 e o dia 1095; e (iv) até 30% (flat) se o IPO ocorresse entre o dia 1096 e o dia 1460.

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções do Quarto Programa do Segundo Plano de Opções deve refletir o menor valor nominal de nossas ações nos últimos trinta prévios à data da outorga, qual seja R\$22,57.

Terceiro Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R\$11,85. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções, o modelo de opções europeias com datas de exercício mais restritas do que as opções americanas dos demais planos, o que aumenta o risco para o beneficiário e o incentivo de longo prazo projetado para retenção dos participantes, principais executivos da nossa Companhia.

Quarto Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R\$11,07. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções, com datas de exercício mais curtas, sendo de 3 anos no primeiro programa e 1 ano no segundo programa.

Quinto Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R\$15,60. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções; preço de exercício equivalente ao menor preço da ação da Companhia negociada na B3 registrado nos 30 pregões anteriores à data da outorga; volatilidade histórica de 75,4%; taxa média de retorno livre de risco de 11,6%; e sem dividendos esperados.

Plano de Ações Restritas

O direito às Ações Restritas se tornaria exercível somente mediante (i) a venda da Companhia ou (ii) consumação do IPO. Assim, o direito se tornou exercível com a consumação do IPO. Ao final de cada ano do período aquisitivo, se nenhum destes eventos acontecesse, nós poderíamos optar por pagar aos Beneficiários a parcela correspondente ao valor das Ações Restritas outorgadas, sem qualquer acréscimo.

As Ações Restritas do Primeiro, Segundo e Terceiro Programas do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que será convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R\$21,00.

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

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.

As Ações Restritas do Sétimo Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$11,72.

As Ações Restritas do Oitavo Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$ 4,17.

Segundo Plano de Ações Restritas

As Ações Restritas do Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$21,80.

As Ações Restritas do Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$42,67.

As Ações Restritas do Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$11,72.

As Ações Restritas do Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$19,32.

As Ações Restritas do Quinto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R\$5,48.

Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares")

O preço de aquisição das phantom shares no Primeiro e Segundo Programa do Plano de Opção Virtual de Compra de Ações reflete o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Shares")

O preço de aquisição das phantom shares outorgadas no Primeiro, Segundo e Terceiro Programa do Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações reflete o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

g. Critérios para fixação do prazo de aquisição ou exercício

Planos de Opções de Compra de Ação

Nos termos do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções, cada Beneficiário adquirirá direito às opções outorgadas, de forma fracionada, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após completado 01 (um) mês da data da emissão de notificação de seleção ou da data de início da relação de 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

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

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 adquira o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o vesting total, sendo o prazo de exercício limitado a 15 dias contado de cada vesting, seguindo o modelo europeu de opções. O Quarto Plano possui um período aquisitivo total (vesting) de 3 anos (primeiro programa) e 1 ano (segundo programa), de modo que o participante selecionado adquira o direito de exercer anualmente 33,33% (primeiro programa) e 100% (segundo programa) das opções outorgadas, até completar o vesting total. O Quinto Plano possui um período aquisitivo total (vesting) de 4 anos (primeiro programa), de modo que o participante selecionado adquira o direito de exercer anualmente 25% (primeiro programa), até completar o vesting total.

Planos de Ações Restritas

Nos termos do Plano de Ações Restritas e Segundo Plano de Ações Restritas, cada beneficiário adquirirá o direito às Ações Restritas (ou “RSUs”) outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquirido após 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Planos de Opção Virtual de Compra de Ações (“Phantom Shares”)

Nos termos dos planos de Phantom Shares, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, de forma fracionada, entre 3 (três) e 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado. As opções virtuais disponíveis, mediante solicitação de exercício, são remuneradas em dinheiro aos beneficiários do plano.

Adicionalmente, todos os planos outorgados poderão ser exercidos pelo Beneficiário na hipótese de “Venda da Companhia”, como evento de aceleração de todo o período aquisitivo. No âmbito dos Programas, “Venda da Companhia” é entendida como (a) incorporação, fusão, combinação, aquisição, mudança de controle, reorganização ou consolidação da Companhia, na qual os acionistas controladores da Companhia, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto, da entidade resultante da operação; ou (b) venda de participações societárias na Companhia ou outra operação ou série de operações na qual os acionistas, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto, da entidade resultante da operação.

Nosso Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar o período aquisitivo ou modificar o período de exercício das opções, opções virtuais e das ações restritas, no todo ou em parte, a qualquer momento.

h. Forma de liquidação

Nos termos dos Planos, nosso Conselho de Administração determinará, a seu exclusivo critério, mediante o recebimento de uma notificação de exercício de um Beneficiário, se a liquidação se dará por meio da subscrição de novas ações, ou da aquisição de ações mantidas em nossa tesouraria.

i. Restrições à transferência das ações

As ações adquiridas ou subscritas nos termos dos Planos serão negociadas pelos Beneficiários sem nenhuma restrição, após o pagamento do respectivo preço de subscrição ou aquisição ter sido integralmente efetuado, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

j. Critérios e eventos que, quando verificados, ocasionarão a suspensão, alteração ou extinção do plano

Nossa Assembleia Geral é exclusivamente responsável pela alteração, suspensão ou extinção dos Planos e, ainda, a alteração dos programas ou implementação de troca desses. Nenhuma alteração, suspensão ou extinção dos Planos poderá afetar adversamente os direitos e obrigações criados por Contratos celebrados no âmbito dos Planos, sem o consentimento prévio dos respectivos participantes.

k. Efeitos da saída do administrador dos órgãos da Companhia sobre seus direitos previstos no plano de remuneração baseado em ações

Em caso de encerramento de relação de emprego e/ou a resolução de qualquer contrato de prestação de serviços existentes (seja oral ou escrito) ou administração, conforme o caso, por justa causa, (a) todas as

8.4 Plano de remuneração baseado em ações

opções, ações restritas ou opções virtuais que tenham sido outorgadas ao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, serão automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização; e (b) as opções, ações restritas e opções virtuais detidas pelo participante cujos direitos já estejam plenamente adquiridos na data do Encerramento deverão ser entregues e/ou liberadas

Em caso de encerramento por qualquer outra razão que não justa causa, incluídos os casos de aposentadoria, pedido de demissão e morte, todas as opções, ações restritas e/ou opções virtuais que tenham sido outorgadas ao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização. Não obstante as disposições acima previstas, o Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar ou modificar o período de aquisição dos planos outorgados.

As opções do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções que já forem exercíveis na data de saída poderão ser exercidas. Com relação aos Planos de Opções Virtuais, em caso de encerramento sem justa causa, caberá ao Beneficiário o direito de, no todo ou em parte, durante o prazo improrrogável de 12 (doze) meses a contar da data do encerramento da relação, exercer as opções virtuais que já possam ser exercidas no momento do encerramento da relação, desde que observados integralmente os Períodos Aquisitivos e Período de Vigência.

8.5 Remuneração Baseada em Ações (Opções de Compra de Ações)**Exercício Social: 31/12/2025**

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	13,67	4,00		17,67
Nº de membros remunerados	13,67	4,00		17,67
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	13,460%	26,770%		0,00
Esclarecimento				----
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTE GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	11,40	11,90		23,30
Perdas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00
Exercidas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00

Exercício Social: 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	12	4		16,00
Nº de membros remunerados	12	4		16,00
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	1,700%	3,400%		0,00
Esclarecimento				----
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTE GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	10,70	12,80		23,50
Perdas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00
Exercidas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,25	4		15,25
Nº de membros remunerados	11,25	4		15,25
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	4,400%	3,700%		0,00
Esclarecimento				----
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTE GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	8,00	16,50		24,50
Perdas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00
Exercidas durante o exercício social	0,00	15,20		15,20

Exercício Social: 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11	4		15,00
Nº de membros remunerados	11	4		15,00
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções em aberto	4,000%	3,500%		0,00
Esclarecimento				----
PREÇO MÉDIO PONDERADO DE EXERCÍCIO DE CADA UM DOS SEGUINTE GRUPOS DE OPÇÕES				
Em aberto no início do exercício social	8,04	17,50		25,54
Perdas e expiradas durante o exercício social	0,00	0,00		0,00
Exercidas durante o exercício social	11,90	17,20		29,10

8.6 Outorga de opções de compra de ações

8.6. Em relação à cada outorga de opções de compra de ações realizada nos 3 últimos exercícios sociais e previstas para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Outorga Opções de Ações – Previsão 31/12/2025

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	13,67	4,00
Nº de membros remunerados	13,67	4,00
Data Outorga	27/03/2025	27/03/2025
Quantidade Opções Outorgadas	39.251.429	78.038.551
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	12 meses 33,33%	12 meses 33,33%
Prazo máximo para exercícios das opções	5 anos	5 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	1,56	1,56
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	61.232.229	121.740.139

Outorga Opções de Ações 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	12,00	4,00
Data Outorga	N/A	23/10/2024
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	1.116.209
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	N/A	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	N/A	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	N/A	3,25
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	N/A	3.627.679

8.6 Outorga de opções de compra de ações

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	12,00	4,00
Data Outorga	N/A	14/12/2024
Quantidade Opções Outorgadas	N/A	1.116.209
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	N/A	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	N/A	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	N/A	2,14
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	N/A	2.388.687

Outorga Opções de Ações 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
Nº de membros remunerados	11,25	4,00
Data Outorga	07/07/2023	07/07/2023
Quantidade Opções Outorgadas	323.752	852.010
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25% - 1ª Tranche após 12 meses	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	10,92	10,92
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	3.535.372	9.303.949

Outorga Opções de Ações 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00
Nº de membros remunerados	11,00	4,00

8.6 Outorga de opções de compra de ações

Data Outorga	08/08/2022	08/08/2022
Quantidade Opções Outorgadas	5.580.900	7.877.526
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25% - 1ª Tranche após 12 meses	25% - 1ª Tranche após 12 meses
Prazo máximo para exercícios das opções	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferências das ações recebidas em decorrência do exercício das opções	N/A	N/A
Valor justo das opções na data da outorga	11,33	9,03
Multiplicação das quantidades pelo valor justo das opções na data da outorga	63.231.597	71.134.059

8.7 Opções em aberto

8.7. Em relação às opções em aberto do conselho de administração e da diretoria estatutária ao final do último exercício social:

Opções em aberto ao final do exercício social encerrado em 31/12/2024.

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	12,00	4,00
Em relação as opções ainda não exercíveis		
Quantidade	5.648.152	6.492.476
Data em que se tornarão exercíveis	07/07/2025 07/07/2026 07/07/2027	07/07/2025 07/07/2026 07/07/2027
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Preço médio ponderado do exercício (*)	R\$ 11,26	R\$ 9,35
Valor justo das opções no último dia do exercício social	R\$ 64.926.542,52	R\$ 56.126.038,25
Em relação as opções exercíveis		
Quantidade	279.182	5.355.511
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	N/A
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Preço médio ponderado de exercício	R\$ 12,22	R\$ 12,67
Valor justo das opções no último dia do exercício social	R\$ 1.964.607,62	R\$ 42.838.333,56
Valor justo do total das opções no último dia do exercício social	R\$ 66.891.150	R\$ 98.964.372

(*) Considera o preço médio ponderado do exercício das opções ainda não exercíveis.

8.8 Opções exercidas e ações entregues

8.8. Em relação às opções exercidas relativas à remuneração baseada em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária, nos 3 últimos exercícios sociais

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2024:

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	12,00	4,00
Número de ações	0	0
Preço médio ponderado de exercício	0	0
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	0
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	0

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2023:

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
Nº de membros remunerados	11,25	4,00
Número de ações	0	193.838
Preço médio ponderado de exercício	0	14
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	16
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	0	387.676

Opções exercidas - Exercício social encerrado em 31/12/2022:

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00
Nº de membros remunerados	11,00	4,00
Número de ações	1.737.893	87.206
Preço médio ponderado de exercício	11,85	11,85
Preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	11,01	11,01
Multiplicação do total das opções exercidas pela diferença entre o preço médio ponderado de exercício e o preço médio ponderado de mercado das ações relativas às opções exercidas	1.459.830	73.253

8.9 Diluição potencial por outorga de ações

8.9 Em relação à remuneração baseada em ações, sob a forma de ações a serem entregues diretamente aos beneficiários, reconhecida no resultado dos 3 últimos exercícios sociais e à prevista para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Previsto para o exercício social a ser encerrado em 31/12/2025

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	13,67	4,00
Nº de membros remunerados	13,67	4,00
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01	0,41

Exercício social encerrado em 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	12,00	4,00
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,41%

Exercício social encerrado em 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
Nº de membros remunerados	11,25	4,00
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,41%

Exercício social encerrado em 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00
Nº de membros remunerados	11,00	4,00
Diluição potencial em caso de outorga de todas as ações aos beneficiários	0,01%	0,38%

8.10 Outorga de ações

8.10. Em relação à cada outorga de ações realizadas nos 3 últimos exercícios sociais e previstas para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária

Outorga de ações prevista para o exercício social corrente (2025)		
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	13,67	4,00
Nº de membros remunerados	13,67	4,00
Data de outorga	N/A	N/A
Quantidade de ações outorgadas	N/A	N/A
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	N/A
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	N/A
Multiplicação da quantidade de ações outorgadas pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	N/A

Outorga de ações do exercício social encerrado em 31/12/2024		
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	12,00	4,00
Data de outorga	N/A	N/A
Quantidade de ações outorgadas	N/A	N/A
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	N/A
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	N/A
Multiplicação da quantidade de ações outorgadas pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	N/A

Outorga de ações do exercício social encerrado em 31/12/2023		
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,25	4,00
Nº de membros remunerados	11,25	4,00
Data de outorga	N/A	07/07/2023
Quantidade de ações outorgadas	N/A	94.277
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	180 dias
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	19,32
Multiplicação da quantidade de ações outorgadas pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	1.821.432

Outorga de ações do exercício social encerrado em 31/12/2022		
	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	11,00	4,00
Nº de membros remunerados	11,00	4,00
Data de outorga	N/A	07/07/2022
Quantidade de ações outorgadas	N/A	233.226
Prazo máximo para entrega das ações	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	N/A	180 dias
Valor justo das ações na data da outorga	N/A	11,72
Multiplicação da quantidade de ações outorgadas pelo valor justo das ações na data da outorga	N/A	2.733.409

8.10 Outorga de ações

8.11 Ações Entregues

Exercício Social: 31/12/2024

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
N° total de membros	12,00	4,00	
N° de membros remunerados	12,00	4,00	
N° de ações	12.420	193.165	
Preço médio ponderado de aquisição	8,63	8,63	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	3,54	3,54	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	63.217,80	983.209,85	
Esclarecimento			

Exercício Social: 31/12/2023

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
N° total de membros	11,25	4,00	
N° de membros remunerados	11,25	4,00	
N° de ações	12.420	180.443	
Preço médio ponderado de aquisição	19,32	19,32	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	16,01	16,01	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	41.110,20	597.266,33	
Esclarecimento			

Exercício Social: 31/12/2022

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
N° total de membros	11,00	4,00	
N° de membros remunerados	11,00	4,00	
N° de ações	12.420	140.103	
Preço médio ponderado de aquisição	11,72	11,72	
Preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	11,01	11,01	
Multiplicação do total das ações adquiridas pela da diferença entre o preço médio ponderado de aquisição e o preço médio ponderado de mercado das ações adquiridas	8.818,20	99.473,13	
Esclarecimento			

8.12 Precificação das ações/opções

8.12 - Informações necessárias para a compreensão dos dados divulgados nos itens 8.5 a 8.11 - Método de precificação do valor das ações e das opções

a. Modelo de precificação

O custo de transações com executivos, liquidadas com instrumentos patrimoniais e com prêmios outorgados, é mensurado com base no valor justo na data em que foram outorgados. Para determinar o valor justo, a Companhia utiliza-se de precificação de opções *Black-Scholes*.

O custo de transações liquidadas com títulos patrimoniais é reconhecido, em conjunto com um correspondente aumento no patrimônio líquido, ao longo do período em que a performance e/ou condição de serviço são cumpridos, com término na data em que o funcionário adquire o direito completo ao prêmio (data de “*vesting*”).

A despesa acumulada reconhecida para as transações liquidadas com instrumentos patrimoniais em cada data base até a data de *vesting* reflete a extensão em que o período de aquisição tenha expirado e a melhor estimativa da Administração do número de títulos patrimoniais que serão adquiridos. A despesa ou crédito na demonstração do resultado do exercício é registrado em “Salários e benefícios” e representa a movimentação em despesa acumulada reconhecida no início e fim daquele exercício.

O custo de transações liquidadas em dinheiro é mensurado inicialmente pelo valor justo na data da outorga. Esse valor justo é contabilizado como despesa durante o período até a data de vencimento, com o reconhecimento de um passivo correspondente. O passivo é reavaliado ao valor justo na data do balanço até a data de liquidação, com as mudanças no valor justo reconhecidas no resultado do exercício e reconhecido na rubrica “Salários e benefícios”.

b. Dados e premissas utilizadas no modelo de precificação, incluindo o preço médio ponderado das ações, preço de exercício, volatilidade esperada, prazo de vida da opção, dividendos esperados e a taxa de juros livre de risco

Plano de opção de compra de ações

Data da outorga	Preço de exercício da opção (em reais)	Valor justo médio da opção na outorga (em reais)	Volatilidade histórica	Dividendo esperado	Taxa média de retorno livre de risco	Taxa de exercício por tranche	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total de opções outorgadas	Total de opções em circulação	Total de opções disponíveis para exercício
11/dez/09	3,42	1,93	47,7%	1,1%	8,8%	25,0%	-	4,0	5.032.800	180.870	180.870
24/mar/11	6,44	4,16	54,8%	1,1%	12,0%	25,0%	-	4,0	1.572.000	84.000	84.000
05/abr/11	6,44	4,16	54,8%	1,1%	12,0%	25,0%	-	4,0	656.000	6.200	6.200
30/jun/14	19,15	11,01	40,6%	1,1%	12,5%	25,0%	-	4,0	2.169.122	708.993	708.993
01/jul/15	14,51	10,82	40,6%	1,1%	15,7%	25,0%	-	4,0	627.810	177.592	177.592
01/jul/16	14,50	10,14	43,1%	1,1%	12,2%	25,0%	-	4,0	820.250	280.124	280.124
06/jul/17	22,57	12,82	43,4%	1,1%	10,3%	25,0%	-	4,0	680.467	442.796	442.796
08/ago/22	11,07	8,10	70,0%	-	13,0%	25,0%	1,6	4,0	1.774.418	1.701.057	865.714
08/ago/22	11,07	6,40	68,8%	-	13,2%	33,3%	0,6	3,0	1.514.999	1.381.249	1.029.124
19/ago/22	11,07	7,39	67,2%	-	13,6%	100,0%	-	1,0	4.900.000	4.824.333	4.824.333
19/ago/22	11,07	11,54	74,6%	-	12,7%	20,0%	2,6	5,0	8.900.000	8.900.000	-
07/jul/23	15,60	10,80	75,4%	-	10,5%	25,0%	2,5	4,0	1.800.000	1.737.289	439.630
23/out/24	4,04	3,25	73,0%	-	12,9%	25,0%	3,8	4,0	2.200.000	2.200.000	-
14/dez/24	4,17	2,16	72,8%	-	14,8%	25,0%	4,0	4,0	2.000.000	2.000.000	-
									34.647.866	24.624.503	9.039.376

Em 31 de dezembro de 2024, e a média ponderada do preço de exercício em reais é de R\$5,97 (R\$12,93 em 31 de dezembro de 2023).

8.12 Precificação das ações/opções

Plano de ações restritas

Data da outorga	Taxa de exercício por tranche	Valor justo da ação na outorga (em reais)	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total outorgado	Total não exercido
07/jul/21	25,0%	42,67	0,5	4,0	300.000	55.017
07/jul/22	25,0%	11,72	1,5	4,0	335.593	143.243
07/jul/22	25,0%	11,72	1,5	4,0	671.186	270.095
07/jul/23	25,0%	19,32	2,5	4,0	500.000	365.414
23/out/24	25,0%	5,48	3,8	4,0	671.502	671.502
13/dez/24	25,0%	4,17	4,0	4,0	335.751	335.751
					2.814.032	1.841.022

Opção Virtual de Compra de Ações – Phantom shares

O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

Data da outorga	Preço de exercício da opção (em reais)	Valor justo médio da opção (em reais)	Volatilidade histórica	Dividendo esperado	Taxa média de retorno livre de risco	Taxa de exercício por tranche	Prazo remanescente do período aquisitivo (em anos)	Período aquisitivo até (anos)	Total de opções outorgadas	Total de opções em circulação	Total de opções disponíveis para exercício
07/ago/18	20,43	0,04	75,8%	-	15,4%	25,0%	-	4,0	707.400	53.520	53.520
30/abr/20	10,35	0,22	75,8%	-	15,4%	25,0%	-	4,0	3.250.000	99.761	99.761
30/abr/20	10,35	0,47	75,7%	-	15,7%	25,0%	-	4,0	1.600.000	26.300	26.300
17/ago/21	33,99	0,16	75,0%	-	15,7%	25,0%	-	4,0	580.000	1.430	1.430
									6.137.400	181.011	181.011

c. Método utilizado e as premissas assumidas para incorporar os efeitos esperados de exercício antecipado

Exceto se de outra forma determinado pelo Conselho de Administração, qualquer opção apenas poderá ser exercida (a) na exata extensão em que o direito a exercício for adquirido, e (b) na ocorrência de um dos seguintes eventos: (i) Venda da Companhia, ou (ii) consumação do IPO. Estas são as duas possibilidades de exercício e o pagamento das ações subscritas e/ou adquiridas em conformidade com opção outorgada nos termos do plano. O pagamento será efetuado à vista mediante o exercício das opções, com fundos de disponibilidade imediata.

d. Forma de determinação da volatilidade esperada

A volatilidade estimada para os planos foi calculada com base na volatilidade histórica de ações da Companhia.

e. Se alguma outra característica da opção foi incorporada na mensuração de seu valor justo

Todos os critérios utilizados na mensuração do valor justo das opções foram descritos anteriormente.

8.13 Participações detidas por órgão

8.13. Quantidade de ações, cotas e outros valores mobiliários conversíveis, emitidos, no Brasil ou no exterior, pela Companhia, seus controladores diretos ou indiretos, sociedades controladas ou sob controle comum, detidas por administradores e conselheiros fiscais - por órgão

Abaixo, segue a relação de valores mobiliários de emissão ações, cotas e outros valores mobiliários conversíveis em ações ou cotas, emitidos pela Companhia, de titularidade do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária e do Conselho Fiscal da Companhia, em conformidade com as informações consolidadas prestadas pelo emissor no formulário de "valores mobiliários negociados e detidos" (artigo 11 da Resolução CVM nº 44/21) relativo ao mês de encerramento do último exercício social. Com exceção dos valores mobiliários descritos abaixo, não há outros sob a titularidade de membros do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária e do Conselho Fiscal da Companhia.

Acionista	Quantidade de ações	(%)	Quantidade de opções	(%)	Quantidade de ações restritas	(%)
Conselho						
Ordinárias	622.406.638	67,00%	-	-	-	-
Preferenciais	8.179.720	2,44%	5.954.702	1,77%	12.418	0,00%
Diretoria estatutária						
Ordinárias	-	-	-	-	-	-
Preferenciais	1.464.546	0,44%	16.608.053	4,95%	93.286	0,03%
Conselho Fiscal						
Ordinárias	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Preferenciais	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Ações ON: 928.965.058

Ações PN: 335.750.796

8.14 Planos de previdência

8.14. Informações sobre planos de previdência em vigor conferidos aos membros do conselho de administração e aos diretores estatutários

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária
Nº total de membros	12,00	4,00
Nº de membros remunerados	12,00	4,00
Nome do Plano	401K	AzulPrev
Quantidade de administradores que reúnem as condições para se aposentar	N/A	N/A
Condições para se aposentar antecipadamente	N/A	N/A
Valor atualizado das contribuições acumuladas no plano de previdência até o encerramento do último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	222.544,07	1.552.566,65
Valor total acumulado das contribuições realizadas durante o último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	36.842,93	207.661,04
Possibilidade de resgate antecipado e condições	Somente quando ocorre o desligamento do tripulante ou através de alguma necessidade (de acordo com um regulamento)	Sim, mediante – manifestação do titular, somente das suas contribuições

8.15 Remuneração mínima, média e máxima

Valores anuais

	Diretoria Estatutária			Conselho de Administração			Conselho Fiscal	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2024	31/12/2023
Nº de membros	4	4	4	12	11,25	11	1,25	2
Nº de membros remunerados	4	4	4	12	11,25	11	1,25	2
Valor da maior remuneraçãoReal	15.408.429,00	19.810.831,00	6.100.024,00	6.767.906,00	16.668.000,00	7.943.404,00	8.588,00	8.588,00
Valor da menor remuneraçãoReal	2.463.975,00	4.930.993,00	431.523,00	28.000,00	28.000,00	28.000,00	8.588,00	8.588,00
Valor médio da remuneraçãoReal	9.482.008,00	13.246.782,00	3.461.197,00	1.893.037,00	1.990.482,00	1.133.037,00	8.588,00	8.588,00

Observações e esclarecimentos

	Diretoria Estatutária	
	Observação	Esclarecimento
31/12/2024	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados da Diretoria Estatutária foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de diretores estatutários que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	
31/12/2023	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados da Diretoria Estatutária foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de diretores estatutários que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	
31/12/2022	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados da Diretoria Estatutária foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de diretores estatutários que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	

	Conselho de Administração	
	Observação	Esclarecimento
31/12/2024	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados do Conselho de Administração foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de membros do Conselho de Administração que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício.	
31/12/2023	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados do Conselho de Administração foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de membros do Conselho de Administração que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	
31/12/2022	Conforme disposto no OFÍCIO CIRCULAR ANUAL CVM/SEP/2025, o número de membros e de membros remunerados do Conselho de Administração foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais. O valor da menor remuneração foi apurado com exclusão de membros do conselho de administração que trabalharam por menos de 12 meses durante o exercício. Para a maior remuneração, o respectivo membro exerceu suas funções por 12 meses.	

	Conselho Fiscal	
	Observação	Esclarecimento
31/12/2024	A Companhia informa que o Conselho Fiscal foi instalado na AGO de 2023 para um mandato que se encerrou na AGO a ser realizada em 2024. Portanto, as informações acerca da maior e menor remuneração no âmbito do exercício de 2024 consideram os valores efetivamente reconhecidos no exercício, referentes aos meses em que os membros do Conselho Fiscal exerceram seus cargos (janeiro a maio de 2024). O mesmo se aplica ao número de membros e de membros remunerados do Conselho Fiscal, o qual foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais.	
31/12/2023	A Companhia informa que o Conselho Fiscal foi instalado na AGO de 2023 para um mandato que se encerrará na AGO a ser realizada em 2024. Portanto, as informações acerca da maior e menor remuneração no âmbito do exercício de 2023 consideram os valores efetivamente reconhecidos no exercício, referentes aos meses em que os membros do Conselho Fiscal exerceram seus cargos (maio a dezembro de 2023). O mesmo se aplica ao número de membros e de membros remunerados do Conselho Fiscal, o qual foi apurado de acordo com a média anual do número de membros de cada órgão apurado mensalmente, com duas casas decimais.	

8.16 Mecanismos de remuneração/indenização

8.16. Arranjos contratuais, apólices de seguros ou outros instrumentos que estruturam mecanismos de remuneração ou indenização para os administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria, indicando quais as consequências financeiras para o emissor

Nossos diretores e executivos estão cobertos por um seguro de responsabilidade civil desde a nossa fundação. Dispomos de seguro de Responsabilidade Civil para Conselheiros, Diretores e/ou Administradores - D&O (Directors & Officers) que garante cobertura aos segurados no caso de reclamações de terceiros, processos judiciais, custos de defesa, custos de fiança, caução judicial, entre outras coberturas abrangentes, relacionadas aos atos de gestão praticados no exercício das atribuições da administração da sociedade.

Nossas atuais apólices de seguro de conselheiros e diretores, que assinamos em 17 de março de 2025, são fornecidas pela Zurich Minas Brasil Seguros S.A., Akad Seguros S.A. e Tokio Marine Seguradora S.A., são renováveis a cada ano, com vencimento para renovação em 17 de março de 2026. O prêmio do seguro é de US\$ 886.875,14, US\$ 306.497,47 e US\$ 256.635,14, respectivamente. Juntas, as apólices têm uma cobertura máxima de US\$ 30.000.000,00.

Até a data deste Formulário de Referência, não possuímos mecanismos de remuneração ou indenização para os nossos administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria.

Adicionalmente, a Companhia possui contratos de indenidade com certos membros do Conselho de Administração, visando assegurar a tais membros a defesa em processos judiciais e administrativos instaurados por terceiros, durante ou após os respectivos mandatos, por atos praticados no exercício de suas funções, a fim de resguardá-los das responsabilidades por atos decorrentes do exercício do cargo ou função, com o pagamento das despesas processuais, honorários advocatícios e indenizações decorrentes dos referidos processos.

8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração

8.17. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar o percentual da remuneração total de cada órgão reconhecida no resultado do emissor referente a membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal que sejam partes relacionadas aos controladores, diretos ou indiretos, conforme definido pelas regras contábeis que tratam desse assunto

Órgão	2025E	2024	2023	2022
Conselho de Administração	56,83%	73,81%	74,44%	63,73%
Diretoria Estatutária	0%	0%	0%	0%
Conselho Fiscal.....	0%	0%	0%	N/A

8.18 Remuneração - Outras funções

8.18. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar os valores reconhecidos no resultado do emissor como remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal, agrupados por órgão, por qualquer razão que não a função que ocupam, como por exemplo, comissões e serviços de consultoria ou assessoria prestados

Não há valores a serem informados, dado que, nos últimos três exercícios sociais, os membros de nossa diretoria estatutária, Conselho de Administração e Conselho Fiscal não receberam quaisquer valores que não aqueles em decorrência da função ocupada. Do mesmo modo, não há previsão para este tipo de prática no exercício corrente.

8.18 Remuneração - Outras funções (Estruturado)

Documento não preenchido.

8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada

8.19. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar os valores reconhecidos no resultado de controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas do emissor, como remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal do emissor, agrupados por órgão, especificando a que título tais valores foram atribuídos a tais indivíduos

Nos últimos 3 exercícios sociais, não houve remuneração de membros da Diretoria Estatutária, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal reconhecida no resultado de controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas da Companhia. A previsão para o exercício social corrente é que tal prática se mantenha.

8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada (Estruturado)

Documento não preenchido.

8.20 Outras informações relevantes

8.20. Outras informações relevantes

Desde 2020, a Azul enfrentou uma série de desafios significativos que impactaram diretamente o desempenho da empresa. Esses desafios foram amplamente decorrentes da crise global que afetou o setor de aviação, resultando em uma desvalorização substancial das ações da Azul.

Devido a essa situação, a administração da Azul praticamente não exerceu seus incentivos de longo prazo durante esse período, pois eles se tornaram menos atrativos e, em muitos casos, inviáveis para os executivos da empresa.

No contexto da reestruturação financeira iniciada em 2024, a Azul implementou um novo plano de retenção para a administração ("Plano"). Este Plano foi desenvolvido para alinhar os interesses da administração com os objetivos de longo prazo da empresa, incentivando a recuperação e o crescimento sustentável. O Plano revisado visa proporcionar incentivos que reflitam melhor as condições atuais do mercado e os desafios enfrentados pela empresa, garantindo que a administração esteja motivada a alcançar os objetivos estratégicos da Azul.

Em complemento ao item 8.2, o impacto da remuneração da administração em 2025, referente ao MIP, depende de variáveis substanciais como o preço da ação influenciado especialmente por fatores como a diluição que ocorrerá em função da reestruturação.

Em esclarecimento ao item 8.5, para o cálculo da diluição potencial descrita no quadro "*Remuneração Baseada em Opções de Ações – 31/12/2025 Expectativa*" (especialmente no que respeita ao MIP), foram consideradas as emissões de ações pela Companhia efetivadas no contexto da sua reestruturação, as quais compreendem (i) 96.009.988 ações preferenciais emitidas no âmbito do aumento de capital aprovado por meio da reunião do conselho de administração realizada em 4 de fevereiro de 2025, conforme Aviso aos Acionistas divulgado na mesma data e o Fato Relevante divulgado em 28 de março de 2025; (ii) 1.200.000 ações ordinárias emitidas no âmbito do aumento de capital aprovado por meio da reunião do conselho de administração realizada em 20 de fevereiro de 2025, correspondente ao número mínimo de ações passíveis de emissão no referido aumento de capital, conforme Aviso aos Acionistas divulgado na mesma data; e (iii) 436.893.855 ações preferenciais emitidas em abril de 2025, para os credores da Companhia de acordo com os termos negociados nas notas de segundo grau do Grupo Azul, conforme Fato Relevante divulgado em 28 de janeiro de 2025.

9.1/9.2 Identificação e Remuneração

Código CVM do Auditor	004715		
Razão Social	Tipo Auditor	CPF/CNPJ	
ERNST & YOUNG AUDITORES INDEPENDENTES S/S LTDA	Juridica	61.366.936/0001-25	
Data de contratação do serviço	Data de início da prestação de serviço		
01/01/2009	01/01/2009		
Descrição dos serviços prestados			
Os auditores independentes prestaram os seguintes serviços: (i) auditoria e emissão de relatório sobre as demonstrações financeiras individuais e consolidadas, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil ("BRGAAP") e com as Normas Internacionais de Relatórios Financeiros ("IFRS") para os exercícios findo em 31 de dezembro de 2022 e 2023 arquivados na CVM; (ii) revisão e emissão do relatório de revisão sobre as informações financeiras intermediárias individuais e consolidadas não auditadas, para os trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2022 e 2023 e para os trimestres findos em 31 de março e 30 de junho de 2024, de acordo com as BRGAAP e IFRS, e normas emitidas pela CVM; (iii) emissão de relatório de recomendações sobre deficiências de controles internos; (iv) trabalhos relacionados à auditoria como a revisão de prospectos, atividades de due dilligence e outros procedimentos; e (v) ofertas de troca e emissão de títulos de dívida.			
Montante total da remuneração dos auditores independentes, segregada por serviços, no último exercício social			
Não foram prestados outros serviços que não tivessem relação com os serviços de auditoria independente. A remuneração total dos auditores independentes relativa ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024, para os trabalhos de auditoria e revisão das demonstrações financeiras foi de R\$ 6.913.241,86. Para os trabalhos de auditoria relativos à ofertas de troca e emissão de títulos de dívida, a remuneração foi de R\$ 1.610.405,00. A remuneração total dos auditores independentes relativas aos serviços prestados até 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 8.523.646,86.			
Justificativa da substituição			
Antecipação ao rodízio estabelecido pelo artigo 31 da Resolução da CVM nº 23/21.			
Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa			
Não aplicável.			

Código CVM do Auditor	011274		
Razão Social	Tipo Auditor	CPF/CNPJ	
GRANT THORNTON AUDITORES INDEPENDENTES LTDA	Juridica	10.830.108/0001-65	
Data de contratação do serviço	Data de início da prestação de serviço		
16/07/2024	01/09/2024		
Descrição dos serviços prestados			
Os auditores independentes prestaram os seguintes serviços: (i) auditoria e emissão de relatório sobre as demonstrações financeiras individuais e consolidadas, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil ("BRGAAP") e com as Normas Internacionais de Relatórios Financeiros ("IFRS") para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024 e para o exercício a ser encerrado em 31 de dezembro 2025; (ii) revisão e emissão do relatório de revisão sobre as informações financeiras intermediárias individuais e consolidadas não auditadas, para os trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2025 e para o trimestre findo em 30 de setembro de 2024, de acordo com as BRGAAP e IFRS, e normas emitidas pela CVM; (iii) emissão de relatório de recomendações sobre deficiências de controles internos; (iv) trabalhos relacionados à auditoria como a revisão de prospectos, atividades de due dilligence e outros procedimentos.			
Montante total da remuneração dos auditores independentes, segregada por serviços, no último exercício social			

Não foram prestados outros serviços que não tivessem relação com os serviços de auditoria independente. A remuneração total dos auditores independentes relativa ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2024, para os trabalhos de auditoria e revisão das demonstrações financeiras foi de R\$ 8.439 mil. Para os trabalhos de auditoria relativos às ofertas de troca e emissão de títulos de dívida, a remuneração foi de R\$ 1.610 mil A remuneração total dos auditores independentes relativas aos serviços prestados até 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 10.049 mil.

Justificativa da substituição

Não aplicável.

Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa

Não aplicável.

.....

9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores

9.3. Caso os auditores ou pessoas a eles ligadas, segundo as normas de independência do Conselho Federal de Contabilidade, tenham sido contratados pelo emissor ou pessoas de seu grupo econômico, para prestar outros serviços além da auditoria, descrever a política ou procedimentos adotados pelo emissor para evitar a existência de conflito de interesse, perda de independência ou objetividade de seus auditores independentes

O Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, supervisiona as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (iii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia. Na data de 5 de maio de 2022, o Conselho de Administração aprovou a atualização e adequação do Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, nos termos da Resolução CVM nº 23/2021, assim como aprovou a Política de Serviços Extra Auditoria, a qual estabelece diretrizes e regras para a contratação de Serviços Extra Auditoria pela Companhia de modo a: (i) garantir que os serviços contratados não comprometam a independência dos seus Auditores Independentes; e (ii) estabelecer padrões mínimos para a contratação de Serviços Extra Auditoria ou demais serviços prestados por consultorias compostas por seus Auditores Independentes. As versões vigentes do Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário, assim como da Política de Serviços Extra Auditoria, podem ser encontradas em nosso site de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/>).

9.4 Outras informações relevantes

9.4 Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 9 do Formulário de Referência.

10.1A Descrição dos recursos humanos

Quantidade de empregados por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Liderança	352	587	0	0	0
Não-liderança	6225	9037	0	0	0
TOTAL = 16.201	6577	9624	0	0	0

Quantidade de empregados por declaração de cor ou raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Prefere não responder
Liderança	25	690	37	182	1	0	4
Não-liderança	227	9699	1034	4212	35	0	55
TOTAL = 16.201	252	10389	1071	4394	36	0	59

Quantidade de empregados por posição e faixa etária

	Abaixo de 30 anos	De 30 a 50 anos	Acima de 50 anos
Liderança	49	725	165
Não-liderança	4013	9838	1411
TOTAL = 16.201	4062	10563	1576

Quantidade de empregados - Pessoas com Deficiência

	Pessoa com Deficiência	Pessoa sem Deficiência	Prefere não responder
Liderança	11	928	0
Não-liderança	249	15013	0
TOTAL = 16.201	260	15941	0

Quantidade de empregados por posição e localização geográfica

	Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sudeste	Sul	Exterior
Liderança	42	89	40	683	75	10
Não-liderança	499	1670	432	11675	923	63
TOTAL = 16.201	541	1759	472	12358	998	73

Quantidade de empregados por localização geográfica e declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Norte	195	346	0	0	0
Nordeste	601	1158	0	0	0
Centro-Oeste	156	316	0	0	0
Sudeste	5191	7167	0	0	0
Sul	392	606	0	0	0
Exterior	42	31	0	0	0
TOTAL = 16.201	6577	9624	0	0	0

Quantidade de empregados por localização geográfica e declaração de cor ou raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indigena	Outros	Prefere não responder
Norte	6	187	30	315	1	0	2
Nordeste	21	879	133	720	6	0	0
Centro-Oeste	11	225	33	200	3	0	0
Sudeste	203	8300	833	2995	25	0	2
Sul	11	781	42	163	1	0	0
Exterior	00	17	00	1	00	00	55
TOTAL = 16.201	252	10389	1071	4394	36	0	59

Quantidade de empregados por localização geográfica e faixa etária

	Abaixo de 30 anos	De 30 a 50 anos	Acima de 50 anos
Norte	138	340	63
Nordeste	535	1081	143
Centro-Oeste	101	326	45
Sudeste	3066	8083	1209
Sul	213	688	97
Exterior	9	45	19
TOTAL = 16.201	4062	10563	1576

10.1 Descrição dos recursos humanos

10.1. Descrever os recursos humanos do emissor, fornecendo as seguintes informações:

a. Número de empregados, total e por grupos, com base na atividade desempenhada, na localização geográfica e em indicadores de diversidade, que, dentro de cada nível hierárquico do emissor, abranjam:

- I. Identidade autodeclarada de gênero
- II. Identidade autodeclarada de cor ou raça
- III. Faixa etária
- IV. Pessoas com deficiência, nos termos da legislação aplicável
- V. Outros indicadores de diversidade que o emissor entenda relevantes

A tabela abaixo apresenta o número de nossos Tripulantes, como chamamos nossos funcionários ao final de 2024, divididos por atividade desempenhada. As informações para os Tripulantes dentro dos demais parâmetros (considerando Liderança e Não Liderança) estão descritas no item 10.1A.

Empregados por categoria e gênero					
Tipo de Emprego	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Prefere não responder
Pilotos	123	2.174	0	0	0
Comissários de bordo	2.668	978	0	0	0
Pessoal de aeroporto	1.935	1.729	0	0	0
Pessoal de manutenção	137	2.218	0	0	0
Pessoal de call center	636	374	0	0	0
Outros	1.078	2.151	0	0	0
Total = 16.201	6.577	9.624	0	0	0
FTEs de final de período por aeronave	30	44	0	0	0

Conforme orientações do Ofício Anual SEP/CVM, de 27 de fevereiro de 2025, as informações deste subitem para as outras categorias foram descritas em formato de tabelas estruturadas com parâmetros pré-definidos no formulário, sob a letra “A” do item 10.1.

b. Número de terceirizados (total, por grupos com base na atividade desempenhada e por localização geográfica)

Contratamos terceiros que nos prestam serviços, porém não é possível estabelecer o número exato de trabalhadores que as empresas terceirizadas utilizam para a prestação dos serviços, pois, nestes casos, contratamos o serviço e os trabalhadores que estarão disponíveis. São exemplos de atividades terceirizadas: os serviços de Rampa, check-in, limpeza, transporte de funcionários, catering, abastecimento, transporte de cargas, vigilância, segurança, refeitório, recepção, tecnologia da informação, manutenção, entre outros.

c. Índice de rotatividade

Azul S.A.			
	30/12/2024	30/12/2023	30/12/2022
	0,8%	0,7%	0,9%

10.2 Alterações relevantes

10.2. Comentar qualquer alteração relevante ocorrida com relação aos números divulgados no item 10.1 acima

Não houve nenhuma alteração relevante no quadro de colaboradores da Companhia.

10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados

10.3. Descrever as políticas e práticas de remuneração dos empregados do emissor, informando:

a. política de salários e remuneração variável

Nossa estratégia de remuneração é competitiva e foi projetada para reter tripulantes talentosos e motivados e para alinhar os interesses de nossos tripulantes com os nossos. A remuneração inclui salários mensais, pagamentos por hora trabalhada e benefícios pagos a nossos Tripulantes. Tais benefícios compreendem, dentre outros, assistência médica, assistência odontológica, reembolso de despesas com creches, seguro de vida, assistência funeral, assistência psicossocial nos termos de nosso programa Psicologia Viva, auxílio escolar (concedido apenas para diretores executivos expatriados), auxílio moradia (concedido apenas para diretores executivos expatriados), empréstimo consignado, gratificações, previdência privada, passagens aéreas, vale-transporte, vale-alimentação e vale-refeição.

Acreditamos que temos uma vantagem de custo em comparação com nossos pares do setor, no que se refere a ordenados, salários e benefícios, em razão da alta produtividade dos empregados - medida pelo número médio de empregados por aeronave. Também nos beneficiamos de custos trabalhistas em geral mais baixos, quando comparado o Brasil a outros países, o que é, de certa forma, compensado pelos impostos sobre a folha de pagamento.

Nesse sentido, possuímos política de salários e remuneração variável, cujo objetivo é definir regras e procedimentos de evolução/mudança de cargos e salários e dos programas de recompensa, destinada a todos os nossos empregados, com exceção dos tripulantes de voo, que possuem regras próprias.

Os salários são administrados dentro das faixas salariais de cada classe de cargos, conforme nossa tabela salarial, sendo que (i) em regra, todo empregado é admitido com salário de acordo com a faixa salarial estabelecida para seu cargo; e (ii) o salário de um novo cargo é definido pelo nosso departamento de Recursos Humanos, após processo de avaliação e classificação, com base nas atribuições do respectivo cargo.

As alterações salariais poderão ocorrer nas seguintes situações: (i) após período de experiência, se acordado durante o processo seletivo; (ii) em razão de promoção; (iii) por mérito, após processo anual de avaliação de desempenho e competências e considerando a nossa disponibilidade orçamentária; (iv) em virtude de reclassificação do cargo, isto é, quando um cargo recebe atribuições adicionais, de maior complexidade e responsabilidade, que justifiquem a reclassificação para uma classe mais alta na estrutura de cargos; e (v) em razão de determinação constante em Acordo Coletivo de Trabalho.

Adicionalmente, possuímos um Programa de Recompensa – PLR/Bônus/Prêmio, que consiste em recompensar financeiramente os nossos empregados após o cumprimento de metas em determinado ano fiscal. Os valores de Bônus e PLR a serem concedidos por nós são definidos com base nos resultados dos nossos negócios, naquele exercício fiscal, sendo que dependendo de nossos resultados, o objetivo máximo para pagamento poderá ou não ser atendido.

O Programa de Recompensa é utilizado por nós como fator de incentivo ao desempenho dos nossos empregados e ocorre de duas maneiras: (i) por meio de PLR/Prêmio (“Participação nos Lucros e Resultados”), sendo aplicado para cargos até o nível de coordenação; e (ii) por meio de Bônus/Prêmio, aplicado aos cargos de nível gerencial e os demais cargos acima deste.

b. política de benefícios

Nossos colaboradores são elegíveis a benefícios diversos de acordo com o cargo e de acordo com as convenções coletivas ou por nossa liberalidade. Oferecemos a nossos empregados os seguintes benefícios: (i) seguro de vida; (ii) assistência médica; (iii) assistência odontológica; (iv) vale refeição; (v) vale alimentação; (vi) previdência privada; (vii) empréstimo consignado, (viii) auxílio creche; (ix) auxílio funeral; (x) Psicologia Viva e (xi) vale transporte. Além disso, concedemos para diretores e executivos expatriados: (i) auxílio escola; (ii) auxílio moradia e (iii) passagens aéreas.

Os benefícios são oferecidos de acordo com a localidade e o nível hierárquico de nossos colaboradores, sendo que nem todos fazem jus a todos os benefícios.

Além disso, possuímos o programa Psicologia Viva que tem por objetivo restabelecer o bem-estar emocional e psicológico do Tripulante-Azul e de sua família, resultando em melhoria na qualidade de vida tanto profissional quanto pessoal.

Oferecemos também extenso treinamento para nossos tripulantes, que enfatiza a importância da segurança. Em cumprimento às normas de segurança brasileiras e internacionais da IATA, oferecemos treinamento para nossos pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção, gerentes e administradores e tripulantes para atendimento ao cliente (aeroporto e *call center*). Instituímos medidas

10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados

para prestação de contas pelo empregado por ocasião da contratação e constantemente após a contratação, de forma a manter a qualidade de nossa tripulação e do atendimento ao cliente. Atualmente operamos quatro simuladores de voo no nosso centro de treinamento, conhecido como Universidade Azul, localizado ao lado do aeroporto de Viracopos em Campinas.

c. características dos planos de remuneração baseados em ações dos empregados não-administradores, identificando: (i) grupos de beneficiários; (ii) condições para exercício; (iii) preços de exercício; (iv) prazos de exercício; e (v) quantidade de ações comprometidas pelo plano

De acordo com nossos Planos, estão qualificados para receber Opções, Ações Restritas e *Phantom Shares* os nossos principais administradores, gerentes e empregados essenciais, inclusive de quaisquer de nossas controladas, diretas e indiretas.

As características dos nossos Planos estão descritas no item 8.4. deste Formulário de Referência.

d. razão entre (i) a maior remuneração individual (considerando a composição da remuneração com todos os itens descritos no campo 8.2.d) reconhecida no resultado do emissor no último exercício social, incluindo a remuneração de administrador estatutário, se for o caso; e (ii) a mediana da remuneração individual dos empregados do emissor no Brasil, desconsiderando se a maior remuneração individual, conforme reconhecida em seu resultado no último exercício social".

Conforme orientações do Ofício Anual SEP/CVM, de 27 de fevereiro de 2025, as informações deste subitem foram descritas em formato de tabelas estruturadas com parâmetros pré-definidos no formulário, sob a letra "D" do item 10.3.

10.3(d) Políticas e práticas de remuneração dos empregados

Maior Remuneração Individual	Mediana da Remuneração Individual	Razão entre as Remunerações
15.408.429,00	117.656,00	130,96
Esclarecimento		

10.4 Relações entre emissor e sindicatos

10.4. Descrever as relações entre o emissor e sindicatos, indicando se houve paralisações e greves nos 3 últimos exercícios sociais

Negociamos anualmente (data base 1º de dezembro) a renovação das Convenções Coletivas de Trabalho. A negociação se dá entre o SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e as Federações (FENTAC e FNTTA) que representam os sindicatos das categorias profissionais dos aeroviários e aeronautas.

Em 31 de dezembro de 2024, possuíamos relação com os seguintes sindicatos:

Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (“SNEA”);
Sindicato Nacional dos Aeronautas;
Sindicato Nacional dos Aeroviários;
Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo (“SAESP”);
Sindicato dos Aeroviários de Guarulhos;
Sindicato dos Aeroviários de Pernambuco;
Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre;
Sindicato dos Aeroviários do Amazonas (“SINDAMAZON”);
Sindicato Municipal dos Aeroviários do Rio de Janeiro (“SIMARJ”);
Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais (“SAM”);
Sindicato dos Aeroviários de Campinas, Sorocaba e Jundiaí – (“Sindaerocamp”); e
Sindicato dos Aeroviários do Estado de Alagoas.
Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo – SNETA
Sindicato Dos Empregados Em Turismo De São Paulo - SETETUR

Em 2024 não tivemos ocorrência de greves e/ou paralisações de nenhuma categoria.

Em 2023 não tivemos ocorrência de greves e/ou paralisações de nenhuma categoria.

Em 2022 por conta dos impasses na negociação para renovação da Convenção Coletiva de Trabalho, data-base 01/12/2022, os Aeronautas, em Assembleia realizada em 15/12/2022, votaram pela deflagração de greve com início em 19/12/2022. A greve perdurou até 25/12/2022, quando nova proposta foi votada e aceita pelos Aeronautas, renovando-se a Convenção Coletiva de Trabalho.

10.5 Outras informações relevantes

10.5. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações que a Companhia julgue relevantes em relação a esta seção 10 que não tenham sido divulgadas nos demais itens deste Formulário de Referência.

11.1 Regras, políticas e práticas

11.1. Descrever as regras, políticas e práticas do emissor quanto à realização de transações com partes relacionadas, conforme definidas pelas regras contábeis que tratam desse assunto, indicando, quando houver uma política formal adotada pelo emissor, o órgão responsável por sua aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

Em 8 de novembro de 2017 foi aprovada, pelo Conselho de Administração, a Política para Transações com Partes Relacionadas, proposta pelo Comitê de ESG e revisada pelo Conselho de Administração em 5 de novembro de 2019 ("[Política](#)"). A Política estabelece procedimentos com o intuito de assegurar que transações envolvendo partes relacionadas à Companhia, nosso acionista controlador, administradores ou controladas, assim como situações com potencial conflito de interesse, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Companhia e dos nossos acionistas.

Os procedimentos previstos na Política têm por objetivo garantir que as transações que envolvam Partes Relacionadas estejam alinhadas com os interesses da Companhia, assegurando tratamento imparcial a tais transações, e garantindo sua divulgação detalhada e tempestiva aos acionistas da Companhia.

A Política foi elaborada de acordo com Estatuto Social da Companhia; a Lei das Sociedades por Ações; as normas da CVM e da *U.S. Securities and Exchange Commission* (SEC); o Pronunciamento Técnico do Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC 05 (R1); e conforme o Regulamento de Listagem do Nível 2 de Governança Corporativa da B3 e as normas da New York Stock Exchange (NYSE) aplicáveis. Por fim, a Política está em linha com o previsto no Código das Melhores Práticas de Governança Corporativa do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

Com relação à identificação de potenciais transações com partes relacionadas, de acordo com a Política, tanto o acionista controlador, quanto cada pessoa chave da administração da Azul deverá completar ao menos uma vez por ano um questionário destinado a coletar informações sobre as partes a ela relacionadas, de acordo com as definições desta Política, e sobre quaisquer transações entre elas e a Companhia de que tenha ciência, cabendo-lhe se informar com os Membros Próximos da Família. O departamento jurídico manterá um cadastro com a identificação das Partes Relacionadas, que deverá ser consultado pelos responsáveis por transações antes da sua conclusão, para verificar se a respectiva transação pode ser uma Transação com Parte Relacionada.

O acionista controlador e as pessoas chave da administração da Companhia serão instruídos, e periodicamente orientados, sobre a obrigação de informar ao departamento jurídico sobre qualquer potencial transação da Companhia com parte relacionada de que tenham conhecimento. Cada potencial transação com Parte Relacionada reportada será analisada pelo departamento jurídico para determinar se a transação de fato constitui uma transação com parte relacionada submetida aos procedimentos da Política. Além disso, cada transação com Partes Relacionadas deverá ser concluída por escrito, em condições de mercado, especificando seus principais termos e condições, como: contraprestação nos termos do acordo, duração e condições para rescisão, declarações e indenizações, garantias, responsabilidade, (se aplicável) as formas encontradas para se aferir as condições de mercado para transação similar, entre outros.

Com relação à aprovação, todas as transações com partes relacionadas ou com potencial conflito de interesses devem ser aprovadas pela Diretoria da Companhia de forma colegiada, sendo que as Transações com Partes Relacionadas que envolvam Montante Relevante (qualquer Transação com Parte Relacionada envolvendo montante que, em um único negócio ou em um conjunto de negócios realizados em um ano, alcance valor igual ou superior a R\$15 milhões) deverão também ser submetidas à aprovação do Conselho de Administração.

São vedadas as transações com Partes Relacionadas nas seguintes hipóteses: (a) transações realizadas em condições que não sejam condições de mercado; (b) transações que envolvam remuneração não justificável ou desproporcional em termos de geração de valor para a Companhia e para os seus acionistas. Além disso, as transações entre a Companhia e o acionista controlador (diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais tenha interesse) deverão ser aprovadas conforme as disposições previstas no Estatuto Social da Companhia.

As deliberações acerca das transações com partes relacionadas deverão observar as disposições da política, podendo sua aprovação ficar condicionada a alterações que os órgãos da Administração competentes julgarem necessárias para que a transação ocorra de maneira equitativa e no melhor interesse da Companhia e de seus acionistas.

A íntegra da Política pode ser encontrada em nosso [website](http://www.voeazul.com.br/ri) de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri), e nas páginas eletrônicas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (www.b3.com.br).

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Breeze Aviation Group e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	26/12/2019	8.708.450,39	8.708.450,39	8.708.450,39	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Sociedade na qual o acionista controlador da Companhia detém participação acionária relevante.					
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves e reservas para manutenção.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.					
Natureza e razão para a operação	A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. (“ALAB”) assinou uma carta de intenção para o subarrendamento de até 28 (vinte e oito) aeronaves para a Breeze Aviation Group (“Breeze”), uma companhia aérea fundada pelo acionista controlador da Companhia, 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 31 de dezembro de 2024, a ALAB não havia subarrendado aeronaves à Breeze e registrou um saldo a receber de R\$2.702.858,14 e reservas para manutenção a pagar de R \$11.411.308,53. Nesse contexto, o saldo devido à Breeze corresponde a R\$8.708.450,39.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Caprioli Turismo Ltda. e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	26/03/2018	20.000,00	20.000,00	20.000,00	5 anos	0,000000%
Relação com o emissor	Membro do Conselho de Administração da Companhia e membro próximo dos controladores da Caprioli Turismo Ltda.					
Objeto contrato	Limite de crédito no valor de R\$20.000,00 (vinte mil reais) para a compra e revenda de passagens em voos operados pela Companhia.					
Garantia e seguros	Nota promissória avalizada pelos sócios da Caprioli Turismo Ltda.					
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.					
Natureza e razão para a operação	Em 26 de março de 2018, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("ALAB") celebrou contrato de venda de passagens com a Caprioli Turismo Ltda., agência de viagens de propriedade da família Caprioli (que possui uma participação indireta na Companhia através dos ex-acionistas da TRIP), nos termos do qual é concedido à Caprioli Turismo Ltda. linha de crédito para a compra e revenda de passagens em voos operados pela Companhia. Essa linha de crédito é garantida por nota promissória que não rende juros, do mesmo valor a pagar. O limite de crédito e as condições contratuais seguem o mesmo padrão utilizado para outras agências de viagens do mesmo porte, com a qual a ALAB contrata. A transação foi ratificada e aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 8 de maio de 2018, com abstenção de voto do Sr. José Mario Caprioli dos Santos.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e Azul S.A.	24/09/2024	264.717.802,38	264.717.802,38	264.717.802,38	Vencimento em 31/10/2025	10,65%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Mútuo					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Internalização de recursos obtidos por meio de contrato de mútuo entre a Companhia e a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., visando a transferência de recursos. Os recursos líquidos foram utilizados para o pagamento de certas dívidas, obrigações e outros fins corporativos.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e Azul S.A.	01/09/2023	2.683.165.513,30	2.683.165.513,30	2.683.165.513,30	Vencimento em 31/12/2027	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Compromisso de pagamento de dívida.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Repactuação de obrigações de arrendamentos – pagamento de dívida com possibilidade de liquidação em ações preferencias da Companhia ou caixa, a critério da Companhia.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e Azul S.A.	01/09/2023	173.447.626,60	173.447.626,60	173.447.626,60	Vencimento em 31/12/2030	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Compromisso de pagamento dívida					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Repactuação de obrigações com fornecedores – pagamento de dívida com possibilidade de liquidação em ações preferencias da Companhia ou caixa, a critério da Companhia.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
United Airlines Inc e Azul S.A.	10/05/2023	289.701,62	289.701,62	289.701,62	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Acionista da Companhia					
Objeto contrato	Acordo de Interline (Special Prorate Agreement), que permite a utilização do programa de fidelidade e para reacomodação de passageiros entre as companhias aéreas.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	Em caso de não cumprimento das obrigações por uma das partes; início de processo de falência por uma das partes; ou qualquer disposição contratual seja declarada inválida por força da lei, entre outras.					
Natureza e razão para a operação	A Companhia celebrou o acordo visando a distribuição de custos de voos compartilhados, para que passageiros de ambas as companhias aéreas compartilhem a utilização do programa de fidelidade, com objetivo de expansão de rede e facilidade na gestão de conexões e operações conjuntas.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Grupo Azorra Aviation Holdings LLC e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	27/12/2024	118.012.878,30	118.012.878,30	118.012.878,30	2 meses	0,000000%
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Operação de sale and leaseback de 2 (duas) aeronaves.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Operação de sale and leaseback de envolvendo 2 (duas) aeronaves, com saldo a receber pela Companhia.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Grupo Azorra Aviation Holdings LLC. e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	10/11/2023	46.213.475,48	46.213.475,48	46.213.475,48	15/12/2035	0,000000%
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Depósito em garantia dos contratos de arrendamento.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Valores depositados pela Companhia destinados a servir como garantia para o cumprimento das obrigações previstas nos contratos de arrendamento com as entidades do Grupo Azorra Aviation Holdings LLC.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Grupo Azorra Aviation Holdings LLC. e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	26/08/2022	473.428.122,58	473.428.122,58	473.428.122,58	15/12/2035	13,57%
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Arrendamento operacional de aeronaves (aircraft operating lease agreement).					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("ALAB") celebrou contratos de arrendamento operacional de aeronaves Embraer. As entidades do Grupo Azorra Aviation Holdings LLC. passaram a ser classificadas como partes relacionadas da Companhia a partir da eleição do Presidente do Conselho de Administração da Companhia, o Sr. David Gary Neeleman, como membro do Conselho de Administração da Azorra Aviation Holdings LLC. A celebração desses instrumentos foi ratificada nas Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Companhia, realizadas, conjuntamente, em 28 de abril de 2023.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Grupo Azorra Aviation Holdings LLC. e Azul Investments LLP	29/09/2023	96.457.980,35	96.457.980,35	96.457.980,35	01/10/2027	0,000000%
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Conversão de dívidas mantidas com o grupo Azorra Aviation Holdings LLC em títulos de dívida (notes) emitidos pela Azul Investments LLP.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Conversão de dívidas mantidas com o grupo Azorra Aviation Holdings LLC em títulos de dívida (notes) emitidos pela Azul Investments LLP, no âmbito do plano de reestruturação da Companhia.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Grupo Azorra Aviation Holdings LLC. e Azul S.A.	29/03/2023	150.441.376,95	150.441.376,95	150.441.376,95	30/06/2030	7,5%
Relação com o emissor	Entidade na qual o acionista controlador da Companhia figura como membro independente do Conselho de Administração.					
Objeto contrato	Conversão de dívidas mantidas com o grupo Azorra Aviation Holdings LLC em ações de emissão da Companhia.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Conversão de dívidas mantidas com o grupo Azorra Aviation Holdings LLC em ações de emissão da Companhia, no âmbito do plano de reestruturação da Companhia.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Investments LLP e Azul S.A.	14/07/2023	10.826.000,00	10.826.000,00	10.826.000,00	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Pagamento pelas despesas referentes aos custos das ofertas de trocas dos títulos de dívida emitidos pela Azul Investment LLP.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A transação está inserida dentro do contexto de reestruturação dos títulos de dívida emitidos pela Azul Investments LLP, na qual a Azul S.A. se comprometeu em pagar pelas despesas decorrentes da referida reestruturação, em razão da própria estrutura societária do Grupo Azul.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Secured Finance LLP e Azul S.A.	14/07/2023	10.320.000,00	10.320.000,00	10.320.000,00	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Pagamento pelas despesas referentes aos custos das ofertas de emissão de títulos de dívida com vencimento em 2028 da Azul Secured Finance LLP.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A transação está inserida dentro do contexto de emissão de títulos de dívida com vencimento em 2028 da Azul Secured Finance LLP, na qual a Azul S.A. se comprometeu em pagar pelas despesas decorrentes da referida reestruturação, em razão da própria estrutura societária do Grupo Azul.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Secured Finance LLP e Azul S.A.	14/07/2023	12.386.000,00	12.386.000,00	12.386.000,00	N/A	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Pagamento pela Azul Secured Finance LLP das despesas referentes aos custos da repactuação das debêntures conversíveis da Azul S.A.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	A transação está inserida dentro do contexto de repactuação das debêntures conversíveis da Azul S.A. na qual a Azul Secured Finance LLP, se comprometeu em pagar pelas despesas decorrentes da referida reestruturação, em razão da própria estrutura societária do Grupo Azul.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Azul Secured Finance LLP e Azul S.A.	17/08/2023	811.194.396,15	811.194.396,15	811.194.396,15	Vencimento em 16/08/2028	0,000000%
Relação com o emissor	Controlada					
Objeto contrato	Mútuo					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Internalização de recursos obtidos em julho de 2023 por meio da subsidiária Azul Secured Finance LLP, com a finalização de uma oferta privada de títulos de dívida. Os recursos líquidos foram utilizados para o pagamento de certas dívidas, obrigações e outros fins corporativos.					
Posição contratual do emissor	Devedor					

11.2 Itens 'n.' e 'o.'

11.2. Com exceção das operações que se enquadrem nas hipóteses do art. 3º, II, “a”, “b” e “c”, do anexo F, informar, em relação às transações com partes relacionadas que, segundo as normas contábeis, devam ser divulgadas nas demonstrações financeiras individuais ou consolidadas do emissor e que tenham sido celebradas no último exercício social ou estejam em vigor no exercício social corrente:

n. Medidas tomadas para tratar dos conflitos de interesses:

A Política para Transações com Partes Relacionadas da Companhia prevê, como um dos seus objetivos, assegurar que transações envolvendo partes relacionadas da Companhia, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como situações com potencial conflito de interesses, sejam realizadas sempre no melhor interesse da Companhia e de seus acionistas. Além disso, o artigo 11 da Política prevê que todas as transações com potencial conflito de interesses devem ser aprovadas pela Diretoria da Companhia de forma colegiada, prezando para que tais transações ocorram de maneira equitativa e em condições de mercado.

A Política também, em seu artigo 16, garante a possibilidade de que qualquer pessoa comunique a Companhia caso tenha ciência de transações que, eventualmente, possam vir a configurar situações de conflito de interesses, cabendo à Diretoria Jurídica, se necessário, emitir parecer para determinar os impactos da referida transação, para atendimento dos procedimentos de aprovação previstos na Política.

Além disso, em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações, havendo possibilidade de conflito de interesses entre as matérias sob análise e algum membro da administração, o respectivo membro deve se abster de participar da decisão, ficando a mesma cabível aos demais membros que não possuem qualquer relação com a matéria em exame.

Destacamos que as pessoas envolvidas no processo de aprovação de quaisquer transações que possam gerar conflito de interesses, devem declarar-se impedidas, explicando seu envolvimento na transação e fornecendo detalhes acerca da transação e das partes envolvidas, conforme requerido. O impedimento deverá constar da ata da reunião do órgão social que deliberar sobre a transação e a referida pessoa deverá se afastar das discussões e das deliberações.

Com isso, as operações apresentadas no item “11.2” foram efetuadas a valores, taxas e prazos usuais de mercado, em condições de comutatividade e, portanto, não geram qualquer benefício ou prejuízo para as partes envolvidas. Quando são estabelecidas relações comerciais entre a Companhia e entidades consideradas como partes relacionadas aplica-se a mesma imparcialidade que é promovida para os clientes e fornecedores externos.

o. Demonstração do caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado

Todas as transações envolvendo partes relacionadas da Companhia são inerentes ao curso ordinário de seus negócios, sempre observando as atividades desenvolvidas pela Companhia.

O artigo 17 da Política para Transações com Partes Relacionadas da Companhia veda quaisquer transações em que sejam observadas condições divergentes da prática usual do mercado (incluindo a necessidade de análise dos princípios de: (i) competitividade, com avaliação dos preços e das condições dos serviços, que devem ser compatíveis com a prática do mercado; (ii) conformidade, ou seja, da aderência dos serviços prestados aos termos e responsabilidades contratuais praticados pela Companhia; (iii) controles adequados de segurança das informações; e (iv) transparência, com reporte adequado das condições acordadas, assim como seus reflexos nas demonstrações financeiras da Companhia. A Política veda, também, a celebração de instrumentos que envolvam remuneração não justificável, ou desproporcional, em termos de geração de valor para a Companhia e para seus acionistas.

Diante desse contexto, as operações listadas no item 11.2. acima foram realizadas entre a Companhia e partes relacionadas, considerando os normativos contábeis aplicáveis e de acordo com as demonstrações financeiras relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

Os contratos de mútuo e/ou compromisso de pagamento de dívida realizados entre a Companhia e suas controladas (quais sejam Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Azul Secured Finance LLP e Azul Investments LLP) foram celebrados observando as condições de mercado praticadas à época, tais como contratos similares firmados anteriormente com terceiros, em conformidade com a Política. Os termos essenciais destas transações foram devidamente endereçados quando de suas respectivas apresentações para aprovação pela administração da Companhia, conforme o caso.

11.2 Itens 'n.' e 'o.'

Já a transação relacionada à serviços de contratos de venda de passagem (ex.: Caprioli Turismo, citada no item 11.2 acima) é praticada de acordo com as diretrizes previstas em acordos estratégicos que orientam as operações, sendo complementares e estritamente vinculados aos negócios da Companhia. Os termos essenciais destas transações foram devidamente endereçados quando de suas respectivas apresentações para aprovação pela administração da Companhia, conforme o caso.

Os contratos de venda e arrendamento de aeronaves e motores firmados entre a Companhia e entidades do grupo Azorra Aviation Holdings LLC ("Azorra"), a qual se tornou parte relacionada a partir da eleição do acionista controlador da Companhia ao cargo de membro independente do Conselho de Administração da Azorra, foram celebrados após um extenso processo de tomada de preços, tendo como participantes diversos *players* do mercado, incluindo concorrentes do grupo Azorra. Após a conclusão do referido processo, a transação com a Azorra apresentou os melhores termos e condições para a Companhia.

Os compromissos de pagamento de dívida realizados entre a Companhia, a Azul Investments LLP e o grupo Azorra foram celebrados observando as condições de mercado praticadas à época, tais como contratos similares firmados anteriormente com terceiros, em conformidade com a Política. Os termos essenciais destas transações foram devidamente endereçados quando de suas respectivas apresentações para aprovação pela administração da Companhia, conforme o caso.

O acordo com a United Airlines Inc. foi realizado em condições de comutatividade, a valores, prazos e taxas usuais de mercado, não gerando benefícios ou prejuízos para as partes envolvidas. Os termos essenciais da transação foram devidamente apresentados à administração da Companhia, conforme previsto na Política, e refletem condições compatíveis com aquelas praticadas com terceiros.

A Companhia anunciou planos de parceria estratégica com a *Lilium GmbH*, subsidiária integral da *Lilium N.V.*, sendo a referida transação suportada por avaliação interna, envolvendo informações de práticas de mercado obtidas através da reputação e experiência comprovada da prestação de serviços

Dessa forma, a comutatividade dos contratos celebrados entre a Companhia e partes relacionadas é apurada mediante a verificação da compatibilidade das cláusulas econômicas e financeiras estabelecidas no respectivo contrato entre as partes relacionadas, perante outros atos e negócios praticados no mercado, versando sobre bens ou serviços substitutos.

Nesse sentido, todas as transações celebradas entre a Companhia e suas partes relacionadas levam em consideração critérios de melhor preço, prazo, sinergia, melhor capacitação técnica e encargos financeiros compatíveis com as práticas usuais de mercado, sendo que todos estabelecem prazos para sua efetiva realização (quitação), possuindo caráter estritamente comutativo.

11.3 Outras informações relevantes

11.3. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 11 do Formulário de Referência.

12.1 Informações sobre o capital social

Tipo Capital		Capital Emitido	
Data da autorização ou aprovação		Prazo de integralização	Valor do capital
25/03/2026			21.756.852.177,69
Quantidade de ações ordinárias		Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações
366.088.586		0	366.088.586

Tipo Capital		Capital Subscrito	
Data da autorização ou aprovação		Prazo de integralização	Valor do capital
25/03/2026			21.756.852.177,69
Quantidade de ações ordinárias		Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações
366.088.586		0	366.088.586

Tipo Capital		Capital Integralizado	
Data da autorização ou aprovação		Prazo de integralização	Valor do capital
25/03/2026			21.756.852.177,69
Quantidade de ações ordinárias		Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações
366.088.586		0	366.088.586

Tipo Capital		Capital Autorizado	
Data da autorização ou aprovação		Prazo de integralização	Valor do capital
25/03/2026			10.630.775.718,77
Quantidade de ações ordinárias		Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações
0		0	0

12.2 Emissores estrangeiros - Direitos e regras

12.2. Emissores estrangeiros devem descrever os direitos de cada classe e espécie de ação emitida e as regras de seu país de origem e do país em que as ações estejam custodiadas no tocante a:

Justificativa para o não preenchimento do quadro

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

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Valor mobiliário	Bônus de Subscrição
Identificação do valor mobiliário	Bônus de subscrição de ações emissão da Companhia (1ª Série)
Data de emissão	20/04/2026
Data de vencimento	01/05/2027
Quantidade	4.814.058.346.854
Unidade	
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Conforme previsto nos termos e condições originais dos Bônus de Subscrição, cada Bônus de Subscrição confere ao seu titular o direito de subscrever 1 (uma) nova ação ordinária, nominativa, escritural e sem valor nominal, de emissão da Companhia ("Novas Ações"), respeitados eventuais ajustes para cima ou para baixo, conforme previsto nos termos e condições do Anexo I à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026, mediante o pagamento do Preço de Exercício de USD \$0,000020938828792967700 por Bônus de Subscrição, convertido em reais com base na PTAX do Dia Útil imediatamente anterior à data de exercício. Independentemente do número de Bônus de Subscrição exercidos, o Preço de Exercício mínimo a ser pago por cada titular será de R\$ 0,01 (um centavo de real). O exercício dos Bônus de Subscrição está condicionado (i) à obtenção de todas as aprovações necessárias das autoridades governamentais competentes, incluindo, conforme aplicável, o CADE, e (ii) à consumação do Plano do Chapter 11. Os Bônus de Subscrição – Série 1 representavam, à época de sua aprovação, 8,88394827006% do capital social da Companhia (desconsiderando ações em tesouraria). As Novas Ações conferirão aos seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos demais titulares de ações ordinárias emitidas pela Companhia. Não obstante, para fins de cálculo das Novas Ações, deverá ser considerado o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme posteriormente aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.
Possibilidade resgate	Não
Características dos valores mobiliários de dívida	N/A
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Eventuais alterações dos termos e condições dos Bônus de Subscrição originalmente aprovados pelo Conselho de Administração serão plenamente eficazes em relação a todos os Bônus de Subscrição então existentes, desde que deliberadas pelo Conselho de Administração da Companhia e aprovadas pelos titulares de Bônus de Subscrição representantes de mais de 80% (oitenta por cento) do total de Bônus de Subscrição emitidos pela Companhia, representados em assembleia especial de titulares de Bônus de Subscrição especialmente convocada para tal fim.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Outras características relevantes

Os Bônus de Subscrição – Série 1 foram objeto de alienação privada, nos termos do artigo 77 da Lei das Sociedades por Ações, tendo sido assegurado aos acionistas da Companhia o direito de preferência na subscrição, nos termos do artigo 171, § 3º, da Lei das Sociedades por Ações, a ser exercido no prazo de 30 (trinta) dias, com encerramento do prazo em 25 de março de 2026. Os Bônus de Subscrição – Série 1 eram destinados à alienação à American Airlines, Inc. (ou uma de suas afiliadas), nos termos do Plano do Chapter 11 do qual a Companhia estava sujeita. O Preço de Subscrição (Aquisição) unitário é de R\$ 0,000000000001. Os Bônus de Subscrição têm forma nominativa e escritural, mantidos em contas de depósito pela Instituição Escriuradora (Itaú Corretora de Valores S.A.), sem emissão de certificados. Não serão emitidas frações de ações, sendo o eventual excesso desconsiderado sem qualquer pagamento ao titular.

O Preço de Exercício e a Quantidade de Novas Ações estão sujeitos a Eventos de Ajuste (desdobramento/grupamento, distribuições e Oferta de Recompra de Ações Ordinárias), nos termos da Cláusula 21 do Anexo I à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026. Nesse contexto, será considerado, para fins de cálculo das Novas Ações, o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.

O Conselho de Administração homologará, de tempos em tempos, o aumento do capital social e a emissão das Novas Ações resultantes do exercício dos Bônus de Subscrição, sempre que uma Parcela Relevante (i.e., quantidade que exceda 15% do total emitido) for exercida, e ao final do período de exercício.

Os Bônus de Subscrição são regidos pelas leis da República Federativa do Brasil.

Valor mobiliário	Bônus de Subscrição
Identificação do valor mobiliário	Bônus de subscrição de ações emissão da Companhia (2ª Série)
Data de emissão	20/04/2026
Data de vencimento	20/04/2031
Quantidade	886.294.565.016
Unidade	
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Conforme previsto nos termos e condições originais dos Bônus de Subscrição, cada Bônus de Subscrição confere ao seu titular o direito de subscrever 1 (uma) nova ação ordinária, nominativa, escritural e sem valor nominal, de emissão da Companhia ("Novas Ações"), nos termos do Plano do Chapter 11, mediante o pagamento do Preço de Exercício de USD\$ 0,0000694306713902942 por ação ordinária (sujeito a ajustes), convertido em reais com base na Taxa de Câmbio USD/BRL (PTAX). Independentemente do número de Bônus de Subscrição exercidos, o Preço de Exercício mínimo a ser pago por cada titular será de R\$ 0,01 (um centavo de real). Os Bônus de Subscrição poderão ser exercidos, total ou parcialmente, a qualquer momento após a data em que não houver Reivindicações Contestadas ("Disputed Claims") (o que deverá ocorrer, no máximo, em até 60 dias corridos após a consumação do Plano do Chapter 11) e após os Bônus de Subscrição serem ajustados para o montante do exercício acordado. O exercício está condicionado à consumação do Plano do Chapter 11. Os Bônus de Subscrição – Série 2 representavam, à época de sua aprovação, 2,24948875256% do capital social da Companhia (desconsiderando ações em tesouraria). Em substituição ao pagamento do Preço de Exercício em dinheiro, qualquer titular poderá optar pelo Exercício sem Pagamento em Dinheiro ("Cashless Exercise"), autorizando a Companhia a reter e não emitir, em pagamento do Preço de Exercício, um número de ações ordinárias calculado conforme fórmula prevista na Cláusula 15 do Anexo II à ata de RCA de 19/02/2026. As Novas Ações conferirão aos seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos demais titulares de ações ordinárias emitidas pela Companhia. Não obstante, para fins de cálculo das Novas Ações, deverá ser considerado o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme posteriormente aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.
Possibilidade resgate	Não
Características dos valores mobiliários de dívida	N/A
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	N/A
Outras características relevantes	Os Bônus de Subscrição – Série 2 foram objeto de alienação privada, nos termos do artigo 77 da Lei das Sociedades por Ações, tendo sido assegurado aos acionistas da Companhia o direito de preferência na subscrição, nos termos do artigo 171, § 3º, da Lei das Sociedades por Ações, a ser exercido no prazo de 30 (trinta) dias, com encerramento do prazo em 25 de março de 2026. Os Bônus de Subscrição – Série 2 eram destinados à alienação em favor de credores quirografários da Companhia, conforme delimitados no Plano do Chapter 11. Os Bônus de Subscrição têm forma nominativa e escritural, mantidos em contas de depósito pela Instituição Escrituradora (Itaú Corretora de Valores S.A.), sem emissão de certificados. Não serão emitidas frações de ações, sendo o eventual excesso desconsiderado sem qualquer pagamento ao titular. O Preço de Exercício e a Quantidade de Novas Ações estão sujeitos a Eventos de Ajuste (desdobramento/grupamento/emissão de ações, distribuições, Oferta de Recompra, e Mudança de Controle – incluindo mecanismo de Valor Black-Scholes), nos termos da Cláusula 21 do Anexo II à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026. Nesse contexto, será considerado, para fins de cálculo das Novas Ações, o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1. Em caso de mudança de controle da Companhia, os titulares poderão exigir que a Companhia ou o seu sucessor adquira os Bônus de Subscrição mediante pagamento calculado pelo Valor Black-Scholes, nos termos e condições ali previstos. O Conselho de Administração deverá, ao final de cada mês durante o período de exercício, aprovar o aumento do capital social e a emissão das ações ordinárias, em Reunião de Homologação do Conselho. Os Bônus de Subscrição são regidos pelas leis da República Federativa do Brasil.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Valor mobiliário	Bônus de Subscrição
Identificação do valor mobiliário	Bônus de subscrição de ações emissão da Companhia (3ª Série)
Data de emissão	20/04/2026
Data de vencimento	20/04/2027
Quantidade Unidade	1.203.415.375.755
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Conforme previsto nos termos e condições originais dos Bônus de Subscrição, cada Bônus de Subscrição confere ao seu titular o direito de subscrever 1 (uma) nova ação ordinária, nominativa, escritural e sem valor nominal, de emissão da Companhia ("Novas Ações"), respeitados eventuais ajustes para cima ou para baixo, conforme previsto nos termos e condições do Anexo III à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026, mediante o pagamento do Preço de Exercício de USD\$ 0,000020938828792967700 por Bônus de Subscrição, convertido em reais com base na PTAX do Dia Útil imediatamente anterior à data de exercício. Independentemente do número de Bônus de Subscrição exercidos, o Preço de Exercício mínimo a ser pago por cada titular será de R\$ 0,01 (um centavo de real). O exercício dos Bônus de Subscrição está condicionado (i) à obtenção de todas as aprovações necessárias das autoridades governamentais competentes, incluindo, conforme aplicável, o CADE, e (ii) à consumação do Plano do Chapter 11. Os Bônus de Subscrição – Série 3 representavam, à época de sua aprovação, 2,22098706752% do capital social da Companhia (desconsiderando ações em tesouraria e considerando novas ações emitidas no âmbito da oferta pública cujo aumento de capital foi homologado em 18/02/2026). As Novas Ações conferirão aos seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos demais titulares de ações ordinárias emitidas pela Companhia. Não obstante, para fins de cálculo das Novas Ações, deverá ser considerado o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme posteriormente aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.
Possibilidade resgate	Não
Características dos valores mobiliários de dívida	N/A
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Eventuais alterações dos termos e condições dos Bônus de Subscrição originalmente aprovados pelo Conselho de Administração serão plenamente eficazes em relação a todos os Bônus de Subscrição então existentes, desde que deliberadas pelo Conselho de Administração da Companhia e aprovadas pelos titulares de Bônus de Subscrição representantes de mais de 80% (oitenta por cento) do total de Bônus de Subscrição emitidos pela Companhia, representados em assembleia especial de titulares de Bônus de Subscrição especialmente convocada para tal fim.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Outras características relevantes

Os Bônus de Subscrição – Série 3 foram objeto de alienação privada, nos termos do artigo 77 da Lei das Sociedades por Ações, tendo sido assegurado aos acionistas da Companhia o direito de preferência na subscrição, nos termos do artigo 171, § 3º, da Lei das Sociedades por Ações, a ser exercido no prazo de 30 (trinta) dias, com encerramento do prazo em 25 de março de 2026. Os Bônus de Subscrição – Série 3 eram destinados à alienação à United Airlines, Inc. (ou uma de suas afiliadas) e a determinados credores da Companhia, nos termos do Plano do Chapter 11 do qual a Companhia estava sujeita.

O Preço de Subscrição (Aquisição) unitário é de R\$ 0,000000000001. Os Bônus de Subscrição têm forma nominativa e escritural, mantidos em contas de depósito pela Instituição Escriuradora (Itaú Corretora de Valores S.A.), sem emissão de certificados. Não serão emitidas frações de ações, sendo o eventual excesso desconsiderado sem qualquer pagamento ao titular.

O Preço de Exercício e a Quantidade de Novas Ações estão sujeitos a determinados eventos de ajuste (desdobramento/grupamento, distribuições e Oferta de Recompra de Ações Ordinárias), nos termos da Cláusula 21 do Anexo III à ata de Reunião do Conselho de Administração de 19/02/2026. Nesse contexto, será considerado, para fins de cálculo das Novas Ações, o grupamento das ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 25/03/2026, na proporção de 150.000:1.

O Conselho de Administração homologará, de tempos em tempos, o aumento do capital social e a emissão das Novas Ações resultantes do exercício dos Bônus de Subscrição, sempre que uma Parcela Relevante (i.e., quantidade que exceda 15% do total emitido) for exercida, e ao final do Período de Exercício. Os Bônus de Subscrição são regidos pelas leis da República Federativa do Brasil.

.....

12.4 Número de titulares de valores mobiliários

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Item não aplicável, uma vez que, na data deste Formulário de Referência, não existem outros valores mobiliários de emissão da Companhia emitidos no Brasil, além das ações de sua emissão.

12.5 Mercados de negociação no Brasil

12.5 Mercados de negociação no Brasil

As nossas ações ordinárias são admitidas à negociação no segmento de listagem Nível 2 da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, sob o código AZUL53.

12.6 Negociação em mercados estrangeiros

Valor Mobiliário	Identificação do Valor Mobiliário	País	Mercado Valor Mobiliário
Certificados de Depósito de Valores Mobiliários	American Depositary Receipts	Estados Unidos	OTC
Entidade Administradora			
Não aplicável			
Data de admissão	Data de Início listagem		Percentual
31/03/2017	11/04/2017		33.56
Segmento de Negociação	Descrição de Segmento de Negociação		
Sim	ADR Nível III		
Proporção de Certificados de Depósito no Exterior	Descrição de Proporção de Certificados de Depósito no Exterior		
Sim	1 ADS/50.000 PN. Conversão em ON em trâmite.		
Banco Depositário	Descrição do Banco Depositário		
Sim	Citibank N.A.		
Instituição Custodiante	Descrição da Instituição Custodiante		
Sim	Itaú Corretora de Valores S.A.		

.....

12.7 Títulos emitidos no exterior

Valor mobiliário	Nota Comercial
Identificação do valor mobiliário	Senior Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	15/06/2021
Data de vencimento	15/06/2026
Quantidade Unidade	600.000
Valor nominal global R\$	2.976.794.659,00
Saldo Devedor em Aberto	196.241.762,79
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	A partir de 15 de junho de 2024 (inclusive), o Emissor poderá, a seu critério, resgatar as Notas, no todo ou em parte, aos seguintes preços de resgate (expressos como percentuais do valor principal) estabelecidos abaixo, mais juros acumulados e não pagos, mas excluindo a data de resgate e os Valores Adicionais, se houver, nas Notas resgatadas até a data de resgate aplicável, se resgatadas durante o período de doze meses, com início em 15 de junho dos anos indicados abaixo, sujeito aos direitos dos detentores de Notas no registro relevante data para receber juros na data de pagamento de juros relevante: Período Porcentagem 2024 - 103,625% 2025 - 101,813%
Características dos valores mobiliários de dívida	Vencimento, inclusive as condições de vencimento antecipado: Vencimento em 15 de junho de 2026. Em virtude de restrições do sistema, as informações sobre as condições de vencimento antecipado se encontram disponíveis no item 12.9 deste Formulário de Referência Juros: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Garantias e, se real, descrição do bem objeto: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Na ausência de garantia, se o crédito é quirografário ou subordinado: Não aplicável Eventuais restrições impostas ao emissor: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.

12.7 Títulos emitidos no exterior

Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários

Escritura ou as Notas podem ser alteradas ou complementadas sem aviso prévio a qualquer Titular, mas com o consentimento por escrito dos Titulares de, pelo menos, a maioria do valor principal das Notas, então pendentes, e qualquer Inadimplemento passado ou cumprimento de qualquer disposição pode ser dispensado com o consentimento dos Titulares de, pelo menos, a maioria do valor principal das Notas então em circulação. No entanto, sujeito a certas exceções estabelecidas na Escritura, sem o consentimento de cada Titular de uma Nota pendente afetada por tal evento, nenhuma alteração ou renúncia poderá, entre outras coisas: (i) reduzir o valor principal ou alterar o vencimento declarado de qualquer pagamento em qualquer Nota; (ii) reduzir a taxa ou alterar o prazo de pagamento de quaisquer juros sobre qualquer Nota; (iii) reduzir o valor a pagar mediante o resgate de qualquer Nota ou alterar o momento em que qualquer Nota pode ser resgatada; (iv) alterar o local de pagamento ou a moeda para pagamento de principal, prêmio, se houver, ou juros ou quaisquer Valores Adicionais sobre qualquer Nota; (v) prejudicar o direito de instaurar ação para a execução de qualquer direito ao pagamento sobre ou com relação a qualquer Nota; (vi) renunciar a um Inadimplemento ou Evento de Inadimplemento no pagamento do principal e juros das Notas; (vii) reduzir o valor principal das Notas cujos Titulares devem consentir com qualquer alteração, complemento ou renúncia; (viii) fazer qualquer alteração no primeiro parágrafo da Seção 9.02 da Escritura; (ix) modificar ou alterar qualquer disposição desta Escritura ou qualquer Nota Garantia que afeta a classificação das Notas de maneira adversa aos Titulares das Notas; ou (x) fazer qualquer alteração nas Garantias de Nota que prejudicaria afetar os Titulares das Notas.

Outras características relevantes

Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Ações
Identificação do valor mobiliário	American Depositary Receipts
Data de emissão	11/04/2017
Data de vencimento	09/09/9999
Quantidade Unidade	63.000.000
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Sim, as mesmas de uma ação preferencial.
Características dos valores mobiliários de dívida	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	.

Valor mobiliário	Nota Comercial
Identificação do valor mobiliário	Senior Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	20/07/2023
Data de vencimento	28/08/2028
Quantidade Unidade	800.000

12.7 Títulos emitidos no exterior

Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	6.196.284.586,02
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	A partir de 28 de fevereiro de 2026 (inclusive), o Emitente pode, por sua opção, resgatar as Notas, no todo ou em parte, aos seguintes preços de resgate (expressos como percentagens do montante de capital) abaixo indicados, acrescidos de juros vencidos e não pagos até, mas excluindo, a data de resgate e os montantes adicionais, se existirem, sobre as Notas resgatadas até à data de resgate aplicável, se resgatadas durante os períodos abaixo indicados, sujeito aos direitos dos detentores de Notas na data de registo relevante para receber juros na data de pagamento de juros das obrigações relevante: Período Porcentagem 28 de Fevereiro de 2026 até 28 de Agosto de 2026 - 105,750% 28 de Agosto de 2026 até 28 de Fevereiro de 2027 - 102,750% Após 28 de Fevereiro de 2028 - 100,000%
Características dos valores mobiliários de dívida	Vencimento, inclusive as condições de vencimento antecipado: Vencimento em 28 de agosto de 2028. Em virtude de restrições do sistema, as informações sobre as condições de vencimento antecipado se encontram disponíveis no item 12.9 deste Formulário de Referência. Juros: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Garantias e, se real, descrição do bem objeto: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Na ausência de garantia, se o crédito é quirografário ou subordinado: Não aplicável Eventuais restrições impostas ao emissor em relação: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.

12.7 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, exceto conforme previsto abaixo:

- As seguintes alterações dependerão da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais: (i) reduzir o quórum de aprovação de matérias sujeitas à aprovação unânime dos titulares de Notas Comerciais; (ii) liberação dos ônus criados em favor do agente de garantia ou do agente fiduciário (exceto conforme permitido na documentação); (iii) liberação das garantias pessoais das Notas Comerciais; e (iv) alterar o quórum geral de aprovação de alterações dos direitos assegurados por esses valores mobiliários (i.e., aprovação por escrito dos titulares de Notas Comerciais que representem mais da metade do valor principal remanescente).
- As seguintes alterações dependerão da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais afetados pelas respectivas modificações: (i) redução do valor principal, ou prêmio, juros e valores adicionais, se houver; (ii) prorrogação da data de vencimento do principal ou da data de pagamento de juros; (iii) alteração da capacidade de um titular votar suas obrigações de acordo com o Intercreditor Agreement; (iv) alteração das condições de resgate ou recompra mandatária das Notas Comerciais (exceto com relação a determinadas transações especificadas); (v) renúncia a uma inadimplência ou evento de inadimplemento no pagamento do principal, prêmio, juros e valores adicionais, se houver, relativos a qualquer das Notas Comerciais; (vi) alteração nas disposições da Escritura relativas à renúncia de eventos de inadimplemento passados, ou do direito de os titulares receberem o pagamento de principal, ou prêmio, juros e valores adicionais, se houver, relativos a qualquer das Notas Comerciais; ou (vii) modificação na classificação das Notas Comerciais ou da garantia pessoal das Notas Comerciais de uma maneira adversa aos seus titulares.
- As seguintes alterações dependerão da aprovação de ao menos 66,67% do valor principal remanescente das Notas Comerciais: (i) liberação das garantias reais compartilhadas (exceto conforme permitido na documentação); (ii) alteração, modificação ou liberação de limitações a alterações nos documentos constitutivos da IP Co e IP HoldCo (exceto conforme permitido na documentação); e (iii) qualquer redução ou subordinação do prazo ou redução de valores ou multas compensatórias devidos com relação à licença de determinados direitos de propriedade intelectual (exceto conforme permitido na documentação).

Outras características relevantes

Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Nota Comercial
Identificação do valor mobiliário	Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	14/07/2023
Data de vencimento	28/05/2029
Quantidade Unidade	294.215
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	1.533.658.210,11
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim

12.7 Títulos emitidos no exterior

Hipótese e cálculo do valor de resgate	A partir de 28 de fevereiro de 2026 (inclusive), o Emitente pode, por sua opção, resgatar as Notas, no todo ou em parte, aos seguintes preços de resgate (expressos como percentagens do montante de capital) abaixo indicados, acrescidos de juros vencidos e não pagos até, mas excluindo, a data de resgate e os montantes adicionais, se existirem, sobre as Notas resgatadas até à data de resgate aplicável, se resgatadas durante os períodos abaixo indicados, sujeito aos direitos dos detentores de Notas na data de registo relevante para receber juros na data de pagamento de juros das obrigações relevante: Período Porcentagem 28 de Fevereiro de 2026 até 28 de Agosto de 2026 - 105,750% 28 de Agosto de 2026 até 28 de Fevereiro de 2027 - 102,750% Após 28 de Fevereiro de 2028 - 100,000%
Características dos valores mobiliários de dívida	Vencimento, inclusive as condições de vencimento antecipado: Vencimento em 28 de maio de 2029. Em virtude de restrições do sistema, as informações sobre as condições de vencimento antecipado se encontram disponíveis no item 12.9 deste Formulário de Referência Juros: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Garantias e, se real, descrição do bem objeto: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Na ausência de garantia, se o crédito é quirografário ou subordinado: Não aplicável Eventuais restrições impostas ao emissor em relação: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.

12.7 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, exceto conforme previsto abaixo:

- As seguintes alterações dependerão da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais: (i) reduzir o quórum de aprovação de matérias sujeitas à aprovação unânime dos titulares de Notas Comerciais; (ii) liberação dos ônus criados em favor do agente de garantia ou do agente fiduciário (exceto conforme permitido na documentação); (iii) liberação das garantias pessoais das Notas Comerciais.
- As seguintes alterações dependerão da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais afetados pelas respectivas modificações: (i) redução do valor principal, ou prêmio, juros e valores adicionais, se houver; (ii) prorrogação da data de vencimento do principal ou da data de pagamento de juros; (iii) alteração da capacidade de um titular votar suas obrigações de acordo com o Intercreditor Agreement; (iv) alteração das condições de resgate ou recompra mandatária das Notas Comerciais (exceto com relação a determinadas transações especificadas); (v) renúncia a uma inadimplência ou evento de inadimplemento no pagamento do principal, prêmio, juros e valores adicionais, se houver, relativos a qualquer das Notas Comerciais; (vi) alteração nas disposições da Escritura relativas à renúncia de eventos de inadimplemento passados, ou do direito de os titulares receberem o pagamento de principal, ou prêmio, juros e valores adicionais, se houver, relativos a qualquer das Notas Comerciais; ou (vii) modificação na classificação das Notas Comerciais ou da garantia pessoal das Notas Comerciais de uma maneira adversa aos seus titulares.
- As seguintes alterações dependerão da aprovação de ao menos 66,67% do valor principal remanescente das Notas Comerciais: (i) liberação das garantias reais compartilhadas (exceto conforme permitido na documentação); (ii) alteração, modificação ou liberação de limitações a alterações nos documentos constitutivos da IP Co e IP HoldCo (exceto conforme permitido na documentação); e (iii) qualquer redução ou subordinação do prazo ou redução de valores ou multas compensatórias devidos com relação à licença de determinados direitos de propriedade intelectual (exceto conforme permitido na documentação).
- A alteração do quórum geral de aprovação de alterações dos direitos assegurados por uma série de Notas Comerciais (i.e., aprovação por escrito dos titulares de Notas Comerciais que representem mais da metade do valor principal remanescente) dependerá da aprovação de todos os titulares de tal série de Notas Comerciais.

Outras características relevantes

Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Nota Comercial
Identificação do valor mobiliário	Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	14/07/2023
Data de vencimento	28/05/2030
Quantidade Unidade	568.219
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	3.649.184.878,63
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim

12.7 Títulos emitidos no exterior

Hipótese e cálculo do valor de resgate	A partir de 28 de fevereiro de 2026 (inclusive), o Emitente pode, por sua opção, resgatar as Notas, no todo ou em parte, aos seguintes preços de resgate (expressos como percentagens do montante de capital) abaixo indicados, acrescidos de juros vencidos e não pagos até, mas excluindo, a data de resgate e os montantes adicionais, se existirem, sobre as Notas resgatadas até à data de resgate aplicável, se resgatadas durante os períodos abaixo indicados, sujeito aos direitos dos detentores de Notas na data de registo relevante para receber juros na data de pagamento de juros das obrigações relevante: Período Porcentagem 28 de Fevereiro de 2026 até 28 de Agosto de 2026 - 105,750% 28 de Agosto de 2026 até 28 de Fevereiro de 2027 - 102,750% Após 28 de Fevereiro de 2028 - 100,000%
Características dos valores mobiliários de dívida	Condições de vencimento antecipado: Vencimento em 28 de maio de 2030. Em virtude de restrições do sistema, as informações sobre as condições de vencimento antecipado se encontram disponíveis no item 12.9 deste Formulário de Referência. Juros: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Garantias e, se real, descrição do bem objeto: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Na ausência de garantia, se o crédito é quirografário ou subordinado: não aplicável. Eventuais restrições impostas ao emissor: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.
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, exceto conforme previsto abaixo: • As seguintes alterações dependerão da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais: (i) reduzir o quórum de aprovação de matérias sujeitas à aprovação unânime dos titulares de Notas Comerciais; (ii) liberação dos ônus criados em favor do agente de garantia ou do agente fiduciário (exceto conforme permitido na documentação); (iii) liberação das garantias pessoais das Notas Comerciais. • As seguintes alterações dependerão da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais afetados pelas respectivas modificações: (i) redução do valor principal, ou prêmio, juros e valores adicionais, se houver; (ii) prorrogação da data de vencimento do principal ou da data de pagamento de juros; (iii) alteração da capacidade de um titular votar suas obrigações de acordo com o Intercreditor Agreement; (iv) alteração das condições de resgate ou recompra mandatária das Notas Comerciais (exceto com relação a determinadas transações especificadas); (v) renúncia a uma inadimplência ou evento de inadimplemento no pagamento do principal, prêmio, juros e valores adicionais, se houver, relativos a qualquer das Notas Comerciais; (vi) alteração nas disposições de renúncia de eventos de inadimplemento passados, ou do direito de os titulares receberem o pagamento de principal, ou prêmio, juros e valores adicionais, se houver, relativos a qualquer das Notas Comerciais; ou (vii) modificação na classificação das Notas Comerciais ou da garantia pessoal das Notas Comerciais de uma maneira adversa aos seus titulares. • As seguintes alterações dependerão da aprovação de ao menos 66,67% do valor principal remanescente das Notas Comerciais : (i) liberação das garantias reais compartilhadas (exceto conforme permitido na documentação); (ii) alteração, modificação ou liberação de limitações a alterações nos documentos constitutivos da IP Co e IP HoldCo (exceto conforme permitido na documentação); e (iii) qualquer redução ou subordinação do prazo ou redução de valores ou multas compensatórias devidos com relação à licença de determinados direitos de propriedade intelectual (exceto conforme permitido na documentação). • A alteração do quórum geral de aprovação de alterações dos direitos assegurados por uma série de Notas Comerciais (i.e., aprovação por escrito dos titulares de Notas Comerciais que representem mais da metade do valor principal remanescente) dependerá da aprovação de todos os titulares de tal série de Notas Comerciais.

12.7 Títulos emitidos no exterior

Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.
Valor mobiliário	Nota Comercial
Identificação do valor mobiliário	Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	20/12/2024
Data de vencimento	30/06/2030
Quantidade Unidade	370.490.204
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	2.322.474.563,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Em ou após 30 de junho de 2026, o Emitente ou qualquer sucessor do Emitente pode, por sua opção, resgatar as Notas, no todo ou em parte, aos seguintes preços de resgate (expressos como percentagens do montante de capital) abaixo, acrescidos de juros vencidos e não pagos até, mas excluindo, a data de resgate e montantes adicionais, se existirem, sobre as Notas resgatadas até à data de resgate aplicável, se resgatadas durante o período de doze meses com início em 30 de junho dos anos indicados abaixo indicados, sujeitos aos direitos dos titulares das obrigações na data de registo relevante para receberem juros na data de pagamento de juros relevante: Período Porcentagem 2026 - 103,750% 2027 - 101,875% 2028 em diante -100,000%
Características dos valores mobiliários de dívida	Condições de vencimento antecipado: Vencimento em 30 de junho de 2030. Em virtude de restrições do sistema, as informações sobre as condições de vencimento antecipado se encontram disponíveis no item 12.9 deste Formulário de Referência. Juros: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Garantias e, se real, descrição do bem objeto: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Na ausência de garantia, se o crédito é quirografário ou subordinado: não aplicável. Eventuais restrições impostas ao emissor: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.

12.7 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. As seguintes alterações dependerão da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais afetados pelas respectivas modificações: (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) alterações nas disposições da Escritura relativas a eventos de inadimplemento, cobrança pelo agente fiduciário, liberação e quitação da Escritura, aditamentos e garantias; (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 (ix) qualquer alteração em qualquer garantia que possa afetar adversamente os detentores das notas.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Nota Comercial
Identificação do valor mobiliário	Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	30/10/2024
Data de vencimento	28/01/2025
Quantidade Unidade	910.072
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	976.968,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim

12.7 Títulos emitidos no exterior

Hipótese e cálculo do valor de resgate

Resgate à Opção do Emitente com um Prêmio Make-Whole.

(a) Antes da Data de Vencimento, o Emitente pode resgatar as Notas, a seu critério, no todo ou em parte, a qualquer momento e de tempos em tempos, a um preço de resgate (expresso como uma porcentagem do valor principal e arredondado para três casas decimais) igual ao maior dos seguintes valores:

(i) (A) a soma dos valores presentes dos pagamentos programados restantes de principal e juros, descontados até a data de resgate (com a parte do juro composta pelo SOFR calculada com base no SOFR composto em vigor no momento da emissão do aviso de resgate (se o aviso for dado de acordo com este Contrato) ou outro evento desencadeador em uma base semestral (assumindo um ano de 360 dias consistindo de doze meses de 30 dias) à Taxa do Tesouro mais 50 pontos base menos (B) juros acumulados até a data de resgate (o excesso desse valor, se houver, sobre o valor principal das Notas a serem resgatadas, o "Prêmio Make-Whole"); e (ii) 100% do valor principal das Notas a serem resgatadas, mais, em qualquer caso, juros acumulados e não pagos, e valores adicionais, se houver, até a data de resgate; desde que, para evitar dúvidas, os Pagamentos PIK sejam considerados principal para todos os fins.

(b) Não obstante o acima exposto, qualquer Prêmio Make-Whole devido em caso de Aceleração Automática por Falência será calculado, para os fins desta Seção 3.07, na data de tal Aceleração Automática por Falência.

Características dos valores mobiliários de dívida

Condições de vencimento antecipado: Vencimento em 28 de janeiro de 2025. Em virtude de restrições do sistema, as informações sobre as condições de vencimento antecipado se encontram disponíveis no item 12.9 deste Formulário de Referência.

Juros: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.

Garantias e, se real, descrição do bem objeto: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.

Na ausência de garantia, se o crédito é quirografário ou subordinado: não aplicável.

Eventuais restrições impostas ao emissor: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.

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. As seguintes alterações dependerão da aprovação da totalidade dos titulares de Notas Comerciais afetados pelas respectivas modificações: (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) alterações nas disposições da Escritura relativas a eventos de inadimplemento, cobrança pelo agente fiduciário, liberação e quitação da Escritura, aditamentos e garantias; (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 (ix) qualquer alteração em qualquer garantia que possa afetar adversamente os detentores das notas.

Outras características relevantes

Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário

Nota Comercial

12.7 Títulos emitidos no exterior

Identificação do valor mobiliário	Notes emitidas nos Estados Unidos
Data de emissão	22/09/2025
Data de vencimento	28/02/2026
Quantidade Unidade	1.460.389.975
Valor nominal global R\$	0,00
Saldo Devedor em Aberto	1.460.389.975,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	As Notas podem ser resgatadas, a critério do Emissor, integralmente, mas não parcialmente, a um preço de resgate igual a 100% do valor principal das Notas Comerciais, acrescido de juros acumulados e não pagos até, mas excluindo, a data fixada para resgate (incluindo quaisquer valores adicionais então devidos), caso o Emissor ou um Garantidor se torne obrigado a pagar valores adicionais devido a alterações nas leis fiscais de uma Jurisdição Fiscal (Taxing Jurisdiction). O Emissor deverá amortizar as Notas a 100% dos recursos líquidos recebidos de: (i) Venda de Ativos, Evento de Recuperação, Oferta de Ações ou Recebimento Extraordinário (sujeito a direitos de reinvestimento); (ii) Emissão de Dívida (exceto dívida permitida); ou (iii) Evento de Bônus SIAVILO.
Características dos valores mobiliários de dívida	Condições de vencimento antecipado: Vencimento em 28 de fevereiro de 2026. Em virtude de restrições do sistema, as informações sobre as condições de vencimento antecipado se encontram disponíveis no item 12.9 deste Formulário de Referência. Juros: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência. Garantias e, se real, descrição do bem objeto: vide item 12.9 deste Formulário de Referência. Na ausência de garantia, se o crédito é quirografário ou subordinado: não aplicável. Eventuais restrições impostas ao emissor: vide item 2.1(f) deste Formulário de Referência.
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 "Required DIP Debtholders" (Detentores de mais de 50,1% do valor principal pendente). Não obstante, nenhuma alteração, renúncia ou suplemento poderá, sem o consentimento por escrito de cada Detentor direta e adversamente afetado: (i) estender a data de vencimento final (exceto por uma extensão de 3 meses, que exige o consentimento de 66,67% dos Detentores), (ii) redução do valor principal de qualquer Nota Comercial, a taxa de juros, ou extensão da data para o pagamento de juros, (iii) liberação de todo ou substancialmente todo o valor das Obrigações de Garantia, (iv) liberação do gravame sobre toda ou substancialmente toda a Garantia DIP, ou (v) alterar as seções relativas à Vencimento Antecipado ou à prioridade do Colateral. Adicionalmente, nenhuma alteração poderá, sem o consentimento por escrito da totalidade dos detentores: (i) liberar quaisquer Gravames materiais sobre o Colateral DIP, (ii) liberar todos ou substancialmente todos os Garantidores, (iii) permitir a incorrência de qualquer financiamento que seja garantido pelo Colateral DIP em base pari passu ou sênior às Obrigações DIP, ou (iv) modificar quóruns necessários para aprovação destas alterações.
Outras características relevantes	As Notas Comerciais foram emitidas como financiamento "Debtor-in-Possession" (DIP) sob a autoridade do Tribunal de Falências dos EUA no âmbito do Chapter 11 da Companhia. As obrigações possuem status de "DIP Superpriority Claims" (créditos administrativos de superprioridade).

12.8 Destinação de recursos de ofertas públicas

12.8. Caso o emissor tenha feito oferta pública de distribuição de valores mobiliários nos últimos 3 exercícios sociais, indicar:

(a) como os recursos resultantes da oferta foram utilizados

Segunda Emissão de Debêntures Simples, Não Conversíveis em Ações, da Espécie com Garantia Real, em Série Única – setembro/2024

Os recursos líquidos obtidos pela Companhia com a segunda emissão de Debêntures foram integralmente destinados para reforço de caixa da Companhia. As Debêntures venceram em 15 de novembro de 2024.

(b) se houve desvios relevantes entre a aplicação efetiva dos recursos e as propostas de aplicação divulgadas nos prospectos da respectiva distribuição

Não aplicável, visto que não ocorreram desvios entre a aplicação efetiva dos recursos de nossa oferta pública inicial e o que havia sido anteriormente proposto.

(c) caso tenha havido desvios, as razões para tais desvios

Não aplicável, visto que não ocorreram desvios entre a aplicação efetiva dos recursos de nossa oferta pública inicial e o que havia sido anteriormente proposto.

12.9 Outras informações relevantes

12.9 – Outras informações relevantes

Oferta Pública Primária de Ações Preferenciais:

Conforme divulgado no fato relevante da Companhia disponibilizado no site da CVM em 14 de abril de 2025 (“Fato Relevante Oferta”), foi protocolado perante a CVM, em 14 de abril de 2025, (mediante aprovação em Reunião do Conselho de Administração), pedido de registro de oferta pública de distribuição primária de ações preferenciais, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, de emissão da Companhia (“Ações”), a ser realizada pela Companhia, compreendendo, inicialmente, 450.572.669 novas Ações (sem considerar as Ações Adicionais), a ser realizada no Brasil, em mercado de balcão não organizado, sob o rito de registro automático de distribuição, nos termos do artigo 26, inciso II, alínea (a), da Resolução da CVM 160, destinada exclusivamente aos acionistas, no âmbito da Oferta Prioritária, e aos Investidores Profissionais, no âmbito da Oferta Institucional, com colocação privada das Ações (considerando as Ações Adicionais) e dos Bônus de Subscrição (conforme definido abaixo) no Exterior (“Oferta de Ações Preferenciais”).

Adicionalmente, conforme fato relevante da Companhia de 23 de abril de 2025 (“Fato Relevante Alocação” e, em conjunto com o Fato Relevante Oferta, os “Fatos Relevantes”), foi aprovado, em reunião do Conselho de Administração da Companhia realizada na mesma data, o efetivo aumento do capital social da Companhia, bem como a sua homologação, mediante a emissão de 464.089.849 novas Ações (incluindo as Ações Adicionais), ao Preço por Ação, perfazendo, portanto, o montante total da Oferta de Ações Preferenciais de R\$ 1.661.441.659,42.

Foram atribuídos como vantagem adicional gratuita e entregues aos subscritores das Ações, 1 (um) bônus de subscrição para cada 1 (uma) Ação subscrita na Oferta de Ações Preferenciais, considerando as Ações Adicionais (“Bônus de Subscrição”). Os termos e condições dos Bônus de Subscrição estão descritos no item “XIX. *Bônus de Subscrição*” do Fato Relevante Oferta.

A Oferta de Ações Preferenciais está inserida no contexto da reestruturação da Companhia (“Reestruturação”) e visa não só obter novos recursos financeiros para a Companhia, contribuindo para melhorar a sua futura estrutura de capital e para aumentar a liquidez da Companhia com os recursos oriundos da Oferta, mas também possibilitar a equitização obrigatória de parte das notas de cupom de 11,500%, com vencimento em 2029, e cupom de 10,875%, com vencimento em 2030, as quais contam com garantia fidejussória da Companhia, dentre outras sociedades do grupo da Companhia (“Notas”), conforme aplicável, emitidas pela Azul Secured Finance e de titularidade de determinados investidores titulares das Notas (“Titulares das Notas”). Conforme divulgado anteriormente, a equitização foi implementada por meio da troca obrigatória de parte do valor do principal das Notas por Ações (inclusive na forma de ADRs, conforme definido abaixo) emitidas por meio da Oferta de Ações Preferenciais.

Os termos aqui iniciados em letra maiúscula e não definidos neste subitem “*Oferta Pública Primária de Ações Preferenciais*” deste item 12.9 do Formulário de Referência, deveram ter o significado a eles atribuído nos Fatos Relevantes, conforme aplicável.

Informações adicionais ao item 12.3 deste Formulário de Referência

Conversão Integral de Debêntures e Inexistência de Outros Valores Mobiliários em Circulação

A Companhia comunicou que, em reunião do Conselho de Administração realizada em 19 de janeiro de 2026, foi aprovada a homologação do aumento de capital social decorrente do reconhecimento da conversão da totalidade das debêntures remanescentes de sua 1ª (primeira) emissão de debêntures conversíveis em ações, da espécie com garantia real, contando com garantia adicional fidejussória da Companhia.

A referida operação resultou na emissão de 102.087.603.241.650 novas ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, as quais foram atribuídas aos respectivos titulares das debêntures convertidas, extinguindo-se, por conseguinte, as obrigações de pagamento de principal e juros atreladas aos referidos títulos de dívida.

EMISSIONES DA AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.:

Valor mobiliário	Debêntures

12.9 Outras informações relevantes

Identificação do valor mobiliário	9ª Emissão Debêntures Simples, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária com Garantia Real Adicional e Garantia Fidejussória Adicional, em série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. (" <u>ALAB</u> " e " <u>Debêntures 9ª Emissão</u> ", respectivamente)
Quantidade	50.000 (cinquenta mil)
Valor total da emissão (em R\$)	R\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais)
Data da emissão	18/06/2018
Data do vencimento	20/02/2031
Saldo devedor em aberto em 31/12/2024	R\$ 385,6 milhões
Restrição à circulação	Sim
Descrição da restrição	As Debêntures 9ª Emissão somente poderão ser negociadas entre investidores qualificados depois de decorridos 90 (noventa) dias contados de cada subscrição ou aquisição pelos investidores profissionais
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures não são conversíveis.
Possibilidade de resgate	Sim. <i>Resgate Antecipado Obrigatório:</i> caso a ALAB não promova a renegociação da (a) Indenture dated as of October 19, 2017 (5.875% Senior Notes Due 2024), celebrada pela ALAB em 19 de outubro de 2017 ("<u>Bonds 2024</u>"); e (b) Indenture dated as of June 15, 2021 (7.250% Senior Notes Due 2026), celebrada pela ALAB em 15 de junho de 2021 ("<u>Bonds 2026</u>"), para refletir novas datas de vencimento para, no mínimo, 31 de janeiro de 2028 (inclusive), bem como não comunique ao agente fiduciário da respectiva emissão até 30 de agosto de 2024, no caso dos Bonds 2024, e até 30 de abril de 2026, nos casos dos Bonds 2026, a ALAB deverá realizar o Resgate Antecipado Obrigatório das Debêntures 10ª Emissão, no prazo de até 30 (trinta) dias corridos a contar das respectivas datas limite, com o consequente cancelamento das Debêntures, sendo vedado o resgate parcial, nos termos e condições descritos na escritura de emissão das Debêntures 9ª Emissão. <i>Resgate Antecipado Facultativo:</i> a ALAB poderá, a seu exclusivo critério e independentemente da vontade dos titulares das Debêntures 9ª Emissão, a qualquer tempo, a partir de 28 de janeiro de 2019, inclusive, observados os termos e condições estabelecidos na escritura de emissão das Debêntures 9ª Emissão, realizar o resgate antecipado facultativo da totalidade das Debêntures 9ª Emissão, com o consequente cancelamento das Debêntures, sendo vedado o resgate parcial.
Características das Debêntures	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 ALAB, 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 ALAB, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2º, da Lei das Sociedades por Ações, exceto no caso de aprovação prévia de Debenturistas que representem mais do que 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas;

12.9 Outras informações relevantes

	(iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da ALAB, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a ALAB mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a ALAB e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da ALAB 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 ALAB, 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 ALAB, desde que os recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da ALAB; (vi) pagamento de dividendos pela ALAB 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 ALAB, caso a ALAB esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos da Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios; e (vii) não manutenção de determinados <i>covenants</i> financeiros.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Todas as deliberações a serem tomadas em assembleia geral de Debenturistas que representem, no mínimo, 81% (oitenta e um por cento) das Debêntures em Circulação incluindo no caso de renúncia ou perdão temporário de uma das hipóteses de vencimento antecipado), sendo admitida a constituição de mandatários, Debenturista ou não, exceto nos casos de alteração (i) na data de pagamento de quaisquer valores previstos na Escritura de Emissão; (ii) na Data de Vencimento; (iii) no quórum de deliberação das Assembleias Gerais de Debenturistas; (iv) nas hipóteses de vencimento antecipado; (v) na Remuneração; ou (vi) nas regras relacionadas ao Resgate Antecipado, que deverão ser aprovadas por Debenturistas que representem 91% (noventa e um por cento) das Debêntures em Circulação.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	10ª Emissão Simples Debêntures, não Conversíveis em Ações, da Espécie 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. (" <u>ALAB</u> " e " <u>Debêntures 10ª Emissão</u> ", respectivamente)
Quantidade	20.000 (vinte mil)
Valor total da emissão (em R\$)	R\$ 200.000.000,00
Data da emissão	20/12/2018
Data do vencimento	20/02/2031
Saldo devedor em aberto em 31/12/2024	R\$ 152,7 milhões
Restrição à circulação	Sim
Descrição da restrição	As Debêntures 10ª Emissão somente poderão ser negociadas entre investidores qualificados depois de decorridos 90 (noventa) dias contados de cada subscrição ou aquisição pelos investidores profissionais.
Conversibilidade	Não

12.9 Outras informações relevantes

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	Resgate Antecipado Obrigatório: caso a ALAB não promova a renegociação da (a) Indenture dated as of October 19, 2017 (5.875% Senior Notes Due 2024), celebrada pela ALAB em 19 de outubro de 2017 ("<u>Bonds 2024</u>"); e (b) Indenture dated as of June 15, 2021 (7.250% Senior Notes Due 2026), celebrada pela Companhia em 15 de junho de 2021 ("<u>Bonds 2026</u>"), para refletir novas datas de vencimento para, no mínimo, 31 de janeiro de 2028 (inclusive), bem como não comunique ao agente fiduciário da respectiva emissão até 30 de agosto de 2024, no caso dos Bonds 2024, e até 30 de abril de 2026, nos casos dos Bonds 2026, a ALAB deverá realizar o Resgate Antecipado Obrigatório das Debêntures 10ª Emissão, no prazo de até 30 (trinta) dias corridos a contar das respectivas datas limite, com o consequente cancelamento das Debêntures, sendo vedado o resgate parcial, nos termos e condições descritos na escritura de emissão das Debêntures 10ª Emissão. Resgate Antecipado Facultativo: a ALAB poderá, a seu exclusivo critério e independentemente da vontade dos titulares das Debêntures 10ª Emissão, a qualquer tempo, a partir de 20 de junho de 2020, inclusive, observados os termos e condições estabelecidos na escritura de emissão das Debêntures 10ª Emissão, realizar o resgate antecipado facultativo da totalidade das Debêntures 10ª Emissão, com o consequente cancelamento das Debêntures, sendo vedado o resgate parcial.
Características dos valores mobiliários	As debêntures não são conversíveis em ações de emissão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Após aprovação dos titulares das debêntures da 9ª (nona) emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária com garantia real e garantia fidejussória adicionais, em série única, para distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, sob o regime de garantia firme de colocação, de emissão da ALAB ("<u>9ª Emissão</u>" e "<u>Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão</u>"), sobre o compartilhamento da garantia real da 9ª Emissão com presente Emissão, em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da ALAB, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e da Escritura de Emissão, será constituída, pela ALAB em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, cessão fiduciária da totalidade dos direitos creditórios de titularidade da ALAB, os quais já se encontram cedidos aos titulares das debêntures da 9ª Emissão ("<u>Garantia Real</u>"), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA ("<u>Cessão Fiduciária</u>"). Em garantia das obrigações assumidas na 9ª Emissão e na 10ª Emissão, a Cessão Fiduciária deverá representar, após Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão, no mínimo, a soma de (i) 1/3 (um terço) do saldo devedor da 9ª Emissão; e (ii) 1/3 (um terço) do saldo devedor da presente Emissão ("<u>Valor Mínimo</u>" e "<u>Créditos Cedidos Fiduciariamente</u>", respectivamente). Ainda, foi prestada uma fiança pela Companhia. 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 – entre a Data de Emissão e 9 de dezembro de 2020: 116,90% da Taxa DI base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis; entre 9 de dezembro de 2020 e 20 de junho de 2022: 100,00% da Taxa DI + Spread de 3,00% a.a. base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis; entre 20 de junho de 2022 e 20 de junho de 2025: 100,00% da Taxa DI + Spread de 5,00% a.a. base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis; entre 20 de junho de 2025 e a Data de Vencimento: 100,00% da Taxa DI + Spread de 3,00% a.a. base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis Pagamento do Principal – 66 (sessenta e seis) parcelas, sendo a primeira parcela devida em 20 de setembro de 2022, e a última na Data de Vencimento

12.9 Outras informações relevantes

	das Debêntures. <i>Pagamento da Remuneração:</i> a partir de 20 de setembro de 2025, a Remuneração passou a ser paga mensalmente, sempre no dia 20 de cada mês, com último pagamento na Data de Vencimento, ou na data em que ocorrer o resgate antecipado facultativo ou o vencimento antecipado das Debêntures. 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 ALAB, 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 ALAB, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2º, da Lei das Sociedades por Ações, exceto no caso de aprovação prévia de Debenturistas que representem mais do que 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas; (iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da ALAB, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a ALAB mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a ALAB e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da ALAB 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 ALAB, 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 ALAB, desde que os recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da ALAB; (vi) pagamento de dividendos pela ALAB 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 ALAB, caso a ALAB esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos da Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios; e (vii) não manutenção de determinados <i>covenants</i> financeiros.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	As debêntures não são conversíveis.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	12ª Emissão Simples Debêntures, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária com Garantia Real com Garantia Fidejussória, em série Única, para Distribuição Pública da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. (" <u>ALAB</u> " e " <u>Debêntures 12ª Emissão</u> ", respectivamente)
Quantidade	600.000
Valor total da emissão (em R\$)	R\$ 600.000.000,00
Data da emissão	12/06/2024

12.9 Outras informações relevantes

Data do vencimento	12/12/2026
Saldo devedor em aberto em 31/12/2024	R\$ 303,6 milhões
Restrição à circulação	Sim
Descrição da restrição	As Debêntures 12ª Emissão somente poderão ser negociadas nos mercados regulamentados de valores mobiliários entre investidores profissionais, observado que as Debêntures 12ª Emissão poderão ser negociadas nos mercados de balcão organizado e não-organizado, mas não em bolsa, sem que a ALAB possua o registro de que trata o artigo 21 da Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976, conforme em vigor e desde que cumprido o disposto no artigo 89 da Resolução CVM 160.
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	<i>Resgate Antecipado Facultativo:</i> a ALAB poderá, a seu exclusivo critério e independentemente da vontade dos titulares das Debêntures 12ª Emissão e/ou do Agente Fiduciário, a partir do 19ª (décimo nono) mês, inclusive, contado da Data de Emissão, ou seja, a partir de 12 de janeiro de 2026, inclusive, observados os termos e condições estabelecidos na Escritura de Emissão, realizar o resgate antecipado facultativo da totalidade das Debêntures, com o consequente cancelamento da totalidade das Debêntures, sendo vedado o resgate parcial. Na ocasião do Resgate Antecipado Facultativo, o valor devido pela ALAB será equivalente à soma: (i) do Valor Nominal Unitário ou do saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso; (ii) da Remuneração, calculada, <i>pro rata temporis</i>, desde a Data de Início da Rentabilidade, conforme o caso, ou a Data de Pagamento da Remuneração, imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo Resgate Antecipado Facultativo (exclusive); (iii) dos Encargos Moratórios, se houver; (iv) de quaisquer obrigações pecuniárias e outros acréscimos referentes às Debêntures que sejam devidas e vencidas na data do efetivo Resgate Antecipado Facultativo (inclusive).
Características dos valores mobiliários	Em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da ALAB, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e da Escritura de Emissão, será constituída, pela ALAB em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário (i) Cessão fiduciária de direitos creditórios, principais e acessórios, de titularidade da ALAB, detidos contra a RedeCard Instituição de Pagamento S.A., a Cielo S.A., e/ou outra credenciadora de instrumentos de pagamento pós-pago (cartão de crédito) aderente aos arranjos de pagamento instituídos pela Mastercard (bandeira) a ser listada no Anexo III ao Contrato de Cessão Fiduciária, desde que, em relação à última, seja verificado pelo Agente Fiduciário a devida formalização da adesão, pela ALAB, aos serviços de credenciamento ofertados por tal credenciadora com relação aos arranjos de pagamento em questão (em conjunto, " <u>Credenciadoras</u> "), nos termos do disposto no Contrato de Cessão Fiduciária, em valor equivalente ao Montante Mínimo de Garantia (conforme abaixo definido), conforme aplicável em cada Data de Verificação (conforme definida no Contrato de Cessão Fiduciária), decorrentes das transações de pagamento com uso de cartões de crédito de bandeira Mastercard realizadas por clientes da ALAB para a compra de passagens aéreas, que estejam relacionados ao CNPJ/MF da matriz da ALAB (excluídos aqueles relacionados aos CNPJ/MF de filiais), com vencimento até a Data de Vencimento das Obrigações Garantidas, incluindo, mas não se limitando, à multa, juros e

12.9 Outras informações relevantes

	demais encargos relacionados, com organizadas em formato de unidade de recebíveis; (ii) Observada a implementação da Condição Suspensiva (conforme definido na Escritura de Emissão), em caráter irrevogável e irretratável, a ALAB irá ceder fiduciariamente, em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, de acordo com o Contrato de Cessão Fiduciária, a conta nº 65575-2, agência nº 8541, de titularidade da ALAB mantida junto ao Banco Depositário, em como todos os direitos, inclusive creditórios, presentes e futuros, emergentes da referida Conta Vinculada Recebíveis, incluindo, mas não se limitando, aos recursos decorrentes dos Direitos Creditórios Cartão de Crédito nela depositados, bem como todas as aplicações, investimentos, juros, proventos, ganhos ou outros rendimentos produzidos com tais créditos ou recursos depositados na Conta Vinculada Recebíveis; (iii) Observada a implementação da Condição Suspensiva, em caráter irrevogável e irretratável, a ALAB irá ceder fiduciariamente, em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, de acordo com o Contrato de Cessão Fiduciária, a Conta Vinculada Liquidação, bem como todos os direitos, inclusive creditórios, presentes e futuros, dela emergentes, incluindo, mas não se limitando, aos correspondentes aos Recursos nela depositados, bem como todas as aplicações, investimentos, juros, proventos, ganhos ou outros rendimentos produzidos com tais créditos ou Recursos na Conta Vinculada Liquidação. Remuneração: A partir da Data de Início da Rentabilidade, sobre o Valor Nominal Unitário ou sobre o saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, incidirão juros remuneratórios correspondentes à variação acumulada de 100% (cem por cento) das taxas médias diárias do DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, “<i>over extra grupo</i>”, expressas na forma percentual ao ano, base de 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), acrescida exponencialmente de <i>spread</i> (sobretaxa) de 6,25% (seis inteiros e vinte e cinco centésimos por cento) ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis. A Remuneração será calculada de acordo com a fórmula descrita na Escritura de Emissão. São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) alteração do objeto social da ALAB e/ou da Fiadora, desde que modifique de forma substancial as atividades principais atualmente desenvolvidas pela ALAB e/ou pela Fiadora, conforme aplicável; (ii) inadimplemento, sem prejuízo dos prazos para seu saneamento previstos nos respectivos instrumentos, se houver, ou em até 10 (dez) dias contados do referido inadimplemento caso não haja prazo de cura específico, de obrigações pecuniárias da ALAB e/ou da Fiadora, no mercado local ou internacional, em valor individual ou agregado superior a R\$ 51.570.000,00 (cinquenta e um milhões e quinhentos e setenta mil reais) ou seu equivalente em outras moedas, desde que não enviada a devida comprovação ao Debenturista de cumprimento da obrigação considerada inadimplida ou suspensão de seus efeitos por meio de medida judicial ou arbitral; (iii) ocorrência de qualquer alteração no controle acionário da ALAB ou da Fiadora, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2º, da Lei das Sociedades por Ações, exceto (a) no caso de aprovação prévia dos Debenturistas, mediante deliberação em Assembleia Geral de Debenturistas especialmente convocada para esse fim; ou (b) no caso em que o controle indireto e final da ALAB ou da Fiadora por seu atual grupo controlador não seja afetado; (iv) fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações, cisão ou qualquer outra forma de reorganização societária, envolvendo a ALAB, a Fiadora e/ou quaisquer de suas respectivas Controladas, exceto por: (a) determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a ALAB mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, mediante aprovação prévia dos Debenturistas, mediante deliberação em Assembleia Geral de Debenturistas especialmente convocada com esse fim, ou (b) reorganizações societárias dentro do grupo da Fiadora, desde que não afete negativamente a capacidade financeira da ALAB e/ou da Fiadora; (v) venda ou qualquer outra forma de disposição definitiva ou transferência onerosa, pela ALAB, pela Fiadora e/ou quaisquer de suas respectivas Controladas, de ativos, bens e/ou direitos em montante igual ou superior a R\$ 51.570.000,00 (cinquenta e um milhões e quinhentos e setenta mil reais) ou seu equivalente em outras moedas, admitidos (a) os casos de

12.9 Outras informações relevantes

	venda de aeronaves, motores, partes e peças aeronáuticas, simuladores, hangares e/ou outros bens feitos no curso ordinário das atividades da ALAB, desde que os recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da ALAB; ou (b) os casos de venda ou qualquer outra forma de disposição definitiva ou transferência onerosa de ativos intangíveis entre a ALAB, a Fiadora e/ou sociedades de seus grupos econômicos; (vi) pagamento de dividendos pela ALAB e/ou de juros sobre capital próprio ou qualquer outra forma de distribuição de recursos a seus acionistas, empresas controladoras (ou grupo de controle) ou coligadas à ALAB, caso a ALAB esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos da Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto: (a) o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações; e/ou (b) os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios, nos termos do artigo 9º, §7º, da Lei 9.249, de 26 de dezembro de 1995; e (vii) não manutenção de determinados <i>covenants</i> financeiros.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	As debêntures não são conversíveis.
Outras características relevantes	Não existem outras características relevantes.

Informações adicionais ao item 12.6 deste Formulário de Referência

A NYSE notificou que, em razão do início do processo voluntário de reestruturação nos Estados Unidos, sob o *Chapter 11 of the United States Bankruptcy Code*, em 28 de maio de 2025, decidiu suspender a negociação das American Depositary Receipts da Companhia (as "ADSs") e solicitou à SEC o cancelamento da listagem dos ADSs. Trata-se de procedimento usual após a realização do protocolo sob o *Chapter 11*, de acordo com a Seção 802.01D do Manual de Empresas Listadas da NYSE (NYSE Listed Company Manual). A Companhia não recorreu da decisão da NYSE, por não considerar que o cancelamento da listagem dos ADSs afetará as operações ou os negócios da Companhia.

Informações adicionais ao item 12.7 deste Formulário de Referência:

DIP Notes 2026

1) Garantias

Foram constituídas, no âmbito das DIP Notes, as seguintes garantias brasileiras:

- (i) Contrato de Alienação Fiduciária de Propriedade Intelectual em Garantia, celebrado entre Azul IP Cayman Holdco Ltd., Azul IP Cayman Ltd., o Agente de Garantia Brasileiro e Agente Fiduciário das Debêntures;
- (ii) Contrato de Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios em Garantia, celebrado entre ATS Viagens e Turismo Ltda., o Agente Fiduciário das Debêntures e o Agente de Garantia Brasileiro;
- (iii) Contrato de Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios em Garantia, celebrado entre Azul Linhas, o Agente Fiduciário das Debêntures e o Agente de Garantia Brasileiro, datado de 29 de maio de 2025;
- (iv) Contrato de Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios em Garantia, celebrado entre Azul Linhas, o Agente Fiduciário das Debêntures e o Agente de Garantia Brasileiro, datado de 29 de maio de 2025;
- (v) Contrato de Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios em Garantia, celebrado entre Azul, Azul Linhas, o Agente Fiduciário das Debêntures e o Agente de Garantia Brasileiro, datado de 29 de maio de 2025;
- (vi) Contrato de Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios em Garantia, celebrado entre o Mutuário, o Agente Fiduciário das Debêntures, o Agente de Garantia Brasileiro, Azul, Azul Linhas, Azul Viagens, IntelAzul S.A., IP HoldCo e IP Co;

12.9 Outras informações relevantes

- (vii) Contrato de Alienação Fiduciária de Propriedade Intelectual em Garantia, celebrado entre IP Co, Azul, Azul Linhas, Azul Viagens, IntelAzul, o Agente Fiduciário das Debêntures, o Agente de Garantia Brasileiro e IP HoldCo;
- (viii) Contrato de Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios em Garantia – Recebíveis Cartão de Crédito, celebrado entre Azul Linhas e o Agente de Garantia Brasileiro;
- (ix) Contrato de Alienação Fiduciária de Ações em Garantia, celebrado entre a Companhia, o Agente Fiduciário das Debêntures, o Agente de Garantia Brasileiro e IntelAzul;
- (x) Contrato de Cessão Fiduciária de Direito de Uso e Alienação Fiduciária de Bens Móveis em Garantia, celebrado entre Azul, Azul Linhas, o Agente Fiduciário das Debêntures e o Agente de Garantia Brasileiro;
- (xi) Contrato de Alienação Fiduciária de Quotas em Garantia, celebrado entre Azul Linhas, David Gary Neeleman, o Agente Fiduciário das Debêntures, o Agente de Garantia Brasileiro e Azul Viagens;
- (xii) Contrato de Alienação Fiduciária de Bens Móveis em Garantia, celebrado entre o Mutuário, Azul Linhas e o Agente de Garantia Brasileiro; e
- (xiii) Contrato de Cessão Fiduciária de Contas de Livre Movimentação, celebrado entre o Mutuário, Azul Linhas, Azul Viagens, IntelAzul e o Agente de Garantia Brasileiro.

Condições de vencimento antecipado: São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão das Notas Comerciais, dentre outros: (i) o inadimplemento de pagamentos, que inclui a falha no pagamento do principal ou prêmio das Notas Comerciais quando devidos, a falha no pagamento de juros sobre as Notas Comerciais que continue sem resolução por mais de 2 (dois) Dias Úteis, ou o não pagamento de qualquer outro valor devido sob os Documentos da Transação que continue sem resolução por mais de 5 (cinco) dias após o recebimento de notificação por escrito; (ii) o descumprimento pela Emissora ou Garantidores de certas obrigações (covenants) específicas estabelecidas na Escritura, incluindo, mas não se limitando, às restrições sobre Liquidez Mínima, Investimentos, Endividamento, Pagamentos Restritos, Gravames, Transações com Afiliadas, Disposição de Ativos, Atividades Comerciais, Documentos Organizacionais Específicos, Pagamentos Pré-petição, Proteção Adequada de Pagamentos, não cumprimento das Variações Orçamentárias, Matérias de Falência, Remoção do CRO, Alteração do exercício social ou das políticas contábeis, Formação de Subsidiárias, Gestão de Frotas, Financiamento de Saida ou de Fusões e Vendas de Ativos; (iii) o descumprimento de qualquer outro pacto, condição ou acordo da Escritura ou dos Documentos das Notas Comerciais, e tal inadimplemento continuar sem resolução por mais de 15 (quinze) dias após o recebimento de notificação por escrito; (iv) a falha na validade dos documentos ou garantias, caso qualquer disposição material da Escritura deixe de ser válida e vinculante, qualquer Gravame (Lien) sobre uma parte relevante do Colateral DIP deixe de ser um gravame válido e aperfeiçoado (sujeito a exceções permitidas), ou qualquer Garantia das Notas Comerciais (Note Guarantee) falhe ou seja repudiada; (v) o não pagamento, por parte da Emissora ou de qualquer uma das Subsidiárias, de uma ou mais sentenças finais proferidas por tribunais competentes que totalizem mais de US\$ 25,0 milhões (ou US\$ 250.000 no caso de uma Parte IP), cujas sentenças não tenham sido pagas, caucionadas, satisfeitas ou suspensas por um período de 60 (sessenta) dias; (vi) a ocorrência de inadimplemento cruzado (cross-default) pela Emissora ou qualquer Subsidiária em relação a qualquer Dívida Material incorrida após a Data da Petição, caso tal inadimplemento permita a aceleração dessa dívida; (vii) a ocorrência de eventos de negócio específicos, como a saída, rescisão ou cancelamento do Programa Azul Fidelidade, do Negócio Azul Viagens ou do Negócio Azul Cargo, ou a rescisão, expiração ou rejeição de qualquer Contrato de Propriedade Intelectual (IP Agreement); (viii) o inadimplemento pela Emissora ou Garantidores na devida observância ou cumprimento de qualquer pacto, condição ou acordo relacionado aos períodos de aperfeiçoamento de garantias pós-fechamento; (ix) a ocorrência de uma Mudança de Controle; (x) a ocorrência de certos eventos relacionados aos processos de Chapter 11 dos Devedores, incluindo, entre outros, a conversão do caso do Chapter 11 para um caso do Chapter 7.

Nota Comercial com vencimento em 15/06/2026:

Condições de vencimento antecipado: São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) o não pagamento, por parte da Azul S.A. (*Parent Guarantor*) ou de qualquer uma das subsidiárias, de uma ou mais sentenças finais proferidas por um tribunal ou tribunais de jurisdição competentes que totalizem mais de US\$50,0 milhões (ou o seu equivalente em outras moedas no momento da determinação), cujas sentenças não tenham sido pagas, apuradas, caucionadas, satisfeitas ou suspensas por um período de 30 dias, ou se verificar, no prazo de 60 dias após a referida sentença final a decisão não tenha sido revogada ou tenha sua execução suspensa; (ii) descumprimento pela emitente, garantidores ou subsidiárias na devida observância ou cumprimento de

12.9 Outras informações relevantes

qualquer contrato, condição ou acordo a ser observado ou cumprido por este relativamente a qualquer períodos fechamento previstos no documento de Garantia relevante ou na referida escritura; (iii) a emitente, garantidores ou qualquer subsidiárias significativa (A) iniciem um processo voluntário ou involuntário ou procedimento no âmbito de alguma Lei de Falências, (B) consinta na entrada de uma ordem de processo involuntário no âmbito de alguma Lei de Falências, (C) consinta na nomeação de um administrador judicial, *trustee*, liquidatário, liquidatário provisório, depositário ou outro similar da mesma ou para todos ou substancialmente todos os seus bens, (D) fizer uma cessão geral em benefício dos seus credores; (iv) as garantias deixem de estar em pleno vigor e efeito, exceto em conformidade com os termos da referida escritura; (v) a Companhia deixe de deter, direta ou indiretamente, 100% do capital social da emitente.

Nota Comercial com vencimento em 28/08/2028:

Condições de vencimento antecipado: São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) A emissora, garantidores ou subsidiárias significativas (A) iniciem um processo voluntário ou involuntário ou procedimento no âmbito de alguma Lei de Falências, (B) consinta na entrada de uma ordem de processo involuntário no âmbito de alguma Lei de Falências, (C) consinta na nomeação de um administrador judicial, *trustee*, liquidatário, liquidatário provisório, depositário ou outro similar da mesma ou para todos ou substancialmente todos os seus bens, (D) fizer uma cessão geral em benefício dos seus credores, (E) não conseguir pagar as suas dívidas à medida que estas se vencem ou admite por escrito a sua incapacidade para pagá-las; (F) propõe ou aprova uma resolução para a sua dissolução ou liquidação; (F) propõe ou aprova uma resolução para a sua dissolução ou liquidação voluntária no âmbito de alguma de uma Lei de Falências, ou (ii) um tribunal de jurisdição competente profira uma ordem ou decreto no âmbito de qualquer Lei de Falências que: (A) seja para alívio contra a emissora, garantidores ou subsidiárias; (B) nomeie um receptor, administrador judicial, liquidatário, liquidatário provisório provisória, custodiante, conservador ou outro funcionário semelhante da emissora, garantidores ou subsidiárias relevantes ou para a totalidade ou substancialmente toda a propriedade; ou (C) ordenar a liquidação da emissora, garantidores ou subsidiárias e, em cada caso, a ordem ou decreto permanece efeito durante 60 dias consecutivos; (iii) o não pagamento, por parte da Azul S.A. (*Parent Guarantor*) ou de qualquer uma das subsidiárias, de uma ou mais sentenças finais proferidas por um tribunal ou tribunais de jurisdição competentes que totalizem mais de US\$75,0 milhões (ou o seu equivalente em outras moedas no momento da determinação), cujas sentenças não tenham sido pagas, apuradas, caucionadas, satisfeitas ou suspensas por um período de 60 dias; (iv) a emissora, garantidores ou subsidiárias não cumpram com qualquer obrigação relacionada com dívida material e quaisquer períodos de carência aplicáveis tenham expirado e quaisquer requisitos de notificação aplicáveis a emissora, garantidores ou subsidiárias tenham sido descumpridos ou (b) a emissora, garantidores ou subsidiárias não efetuem qualquer pagamento relativo a qualquer dívida relevante pendente no âmbito de um ou mais acordos de que sejam parte e quaisquer períodos de carência aplicáveis tenham expirado; (v) descumprimento pela emissora, garantidores ou subsidiárias na devida observância ou cumprimento de qualquer contrato, condição ou acordo a ser observado ou cumprido por este relativamente a qualquer períodos fechamento previstos no documento de Garantia relevante ou na referida escritura.

Nota Comercial com vencimento em 28/05/2029:

Condições de vencimento antecipado: São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) A emissora, garantidores ou subsidiárias significativas (A) iniciem um processo voluntário ou involuntário ou procedimento no âmbito de alguma Lei de Falências, (B) consinta na entrada de uma ordem de processo involuntário no âmbito de alguma Lei de Falências, (C) consinta na nomeação de um administrador judicial, *trustee*, liquidatário, liquidatário provisório, depositário ou outro similar da mesma ou para todos ou substancialmente todos os seus bens, (D) fizer uma cessão geral em benefício dos seus credores, (E) não conseguir pagar as suas dívidas à medida que estas se vencem ou admite por escrito a sua incapacidade para pagá-las; (F) propõe ou aprova uma resolução para a sua dissolução ou liquidação, ou (ii) um tribunal de jurisdição competente profira uma ordem ou decreto no âmbito de qualquer Lei de Falências que: (A) seja para alívio contra a emissora, garantidores ou subsidiárias; (B) nomeie um receptor, administrador judicial, liquidatário, liquidatário provisório provisória, custodiante, conservador ou outro funcionário semelhante da emissora, garantidores ou subsidiárias relevantes ou para a totalidade ou substancialmente toda a propriedade; ou (C) ordenar a liquidação da emissora, garantidores ou subsidiárias e, em cada caso, a ordem ou decreto permanece efeito durante 60 dias consecutivos; (iii) o não pagamento, por parte da Azul S.A. (*Parent Guarantor*) ou de qualquer uma das subsidiárias, de uma ou mais sentenças finais proferidas por um tribunal ou tribunais de jurisdição competentes que totalizem mais de US\$75,0 milhões (ou o seu equivalente em outras moedas no momento da determinação), cujas sentenças não tenham sido pagas, apuradas, caucionadas, satisfeitas ou suspensas por um período de 60 dias; (iv) a emissora, garantidores ou subsidiárias não cumpram com qualquer obrigação relacionada com dívida material e quaisquer períodos de carência aplicáveis tenham expirado e quaisquer requisitos de notificação aplicáveis a emissora, garantidores ou subsidiárias tenham sido descumpridos ou (b) a emissora, garantidores ou subsidiárias não efetuem qualquer pagamento relativo a qualquer dívida relevante pendente no âmbito de um ou mais acordos de que sejam parte e quaisquer períodos de carência aplicáveis tenham expirado; (v)

12.9 Outras informações relevantes

descumprimento pela emissora, garantidores ou subsidiárias na devida observância ou cumprimento de qualquer contrato, condição ou acordo a ser observado ou cumprido por este relativamente a qualquer períodos fechamento previstos no documento de Garantia relevante ou na referida escritura.

Nota Comercial com vencimento em 28/05/2030:

Condições de vencimento antecipado: São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) descumprimento de qualquer pagamento de: (A) qualquer montante de capital ou prêmio, se existir, sobre qualquer das Novas Notas 2030 quando esse montante se tornar devido e pagável; ou (B) quaisquer juros (incluindo quaisquer montantes adicionais) sobre as Novas Notas 2030 e tal incumprimento deverá ter continuado por um período superior a 5 dias úteis; ou (C) qualquer outro montante a pagar no âmbito da escritura, quando devido, e esse incumprimento tenha continuado sem ser corrigido por um período superior a 5 Dias Úteis após (x) um representante legal da emissora, garantidores ou subsidiárias ter tido conhecimento desse incumprimento ou (y) o recebimento pela emissora, garantidores ou subsidiárias de uma notificação do *trustee* desse descumprimento, o que ocorrer primeiro; (ii) caso a emissora, garantidores ou subsidiárias (A) inicie um processo ou procedimento voluntário no âmbito de uma Lei de Falências, (B) consinta na entrada de uma ordem de alívio contra si num processo involuntário no âmbito de uma Lei de Falências, (C) consinta na nomeação de um receptor, administrador judicial, liquidatário, liquidatário provisório, depositário, conservador ou outro funcionário semelhante para si ou para a totalidade ou substancialmente toda a sua propriedade, (D) faz uma cessão geral em benefício dos seus credores, (E) admite por escrito a sua incapacidade geral para pagar as suas dívidas à medida que estas se vencem, (F) propõe ou aprova uma resolução para a sua dissolução ou liquidação voluntária no âmbito de uma Lei das Falências, ou (G) é objeto de um processo involuntário no âmbito de uma Lei das Falências e o processo não é encerrado no prazo de 60 dias após o seu início; (iii) descumprimento pela emissora, garantidores ou subsidiárias na devida observância ou cumprimento de qualquer contrato, condição ou acordo a ser observado ou cumprido por este relativamente a qualquer períodos fechamento previstos no documento de Garantia relevante ou na escritura, desde que, esteja atuando com diligência e boa-fé para curar ou remediar esse inadimplemento esse inadimplemento for suscetível de ser curado, esses vinte (20) Dias Úteis serão prorrogados na medida do necessário para curar esse incumprimento, não podendo esse período prorrogado exceder trinta (30) dias úteis no total (incluindo o período original de vinte (20) dias úteis); (iv) (A) uma saída de, ou uma rescisão ou cancelamento do Programa Azul Fidelidade, do Negócio Azul Viagens, ou do Negócio Azul Cargo, ou (B) uma rescisão, expiração ou cancelamento de qualquer Contrato de PI.

Nota Comercial com vencimento em 30/06/2030:

Condições de vencimento antecipado: São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) A Azul S.A. deixar de deter, direta ou indiretamente, 100% do capital social em circulação da emitente das notas; (ii) uma ou mais sentenças ou decretos finais para o pagamento de dinheiro de U.S.\$50.000.000 (ou o equivalente no momento da determinação) ou mais no agregado (determinado líquido de qualquer montante coberto por uma apólice de seguro ou apólices emitidas por companhias de seguros com recursos financeiros suficientes para cumprir as suas obrigações ao abrigo de tais apólices) contra o emitente, qualquer garantidor, ou qualquer subsidiária relevante que não sejam pagas (na totalidade ou em prestações, de acordo com os termos da sentença) ou e, no caso de cada uma dessas sentenças ou decretos, (a) um processo de execução tenha sido iniciado por qualquer credor sobre essa sentença ou decreto e não for indeferido no prazo de 30 dias após o início desse processo de execução ou (b) se verificar um período de 60 dias após essa sentença durante o qual essa sentença ou decreto não é não seja objeto de quitação, renúncia ou suspensão da sua execução; (iii) um decreto ou ordem de um tribunal com jurisdição tenha sido proferido julgando o emitente, os garantidores ou qualquer subsidiária relevante como falido ou insolvente, ou um caso involuntário, petição, ou outro processo seja iniciado ou apresentado para alívio contra o emitente, os garantidores ou qualquer subsidiária relevante no âmbito de qualquer lei aplicável em matéria de falência, insolvência, reorganização ou outra lei semelhante, atual ou futura, ou que vise a nomeação de um *trustee*, liquidatário, administrador judicial, custodiante ou outro funcionário semelhante da mesma ou de qualquer parte substancial da sua propriedade, e tal decreto ou ordem ou processo involuntário continua sem ser apurado, não contestado ou não adiado por um período de 60 dias; desde que qualquer subsidiária relevante possa ser liquidada ou dissolvida e, como resultado dessa liquidação ou dissolução, todos ou substancialmente todos os seus ativos forem transferidos para o emitente, os garantidores ou qualquer subsidiária relevante; (iv) (a) o emitente não efetuar qualquer pagamento de juros (incluindo quaisquer montantes adicionais relacionados) em qualquer Nota quando a mesma se tornar devida e pagável, e tal incumprimento continuar por um período de cinco dias úteis (b) o Emitente não pagar o capital (incluindo quaisquer montantes adicionais relacionados) de qualquer obrigação no âmbito da escritura, quando a mesma se tornar devida e pagável por aceleração ou resgate ou de outra forma, ou o emitente ou qualquer garantidor não cumprir qualquer obrigação contratual de comprar ou recomprar qualquer uma das Notas.

Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias e Preferenciais, com Bônus de Subscrição:

12.9 Outras informações relevantes

Conforme divulgado no fato relevante da Companhia disponibilizado no site da CVM em 22 de dezembro de 2025 ("Fato Relevante da Primeira Oferta Pública"), foi protocolado perante a CVM, em 22 de dezembro de 2025, mediante aprovação em reunião do Conselho de Administração, pedido de registro de oferta pública de distribuição primária de 723.861.340.715 novas ações ordinárias ("Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública") e de 723.861.340.715 novas ações preferenciais ("Ações Preferenciais") e, quando em conjunto com as Ações Ordinárias, "Ações da Primeira Oferta Pública") de emissão da Companhia, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames ("1ª Emissão"), com a atribuição de bônus de subscrição como vantagem adicional gratuita aos subscritores ("Bônus de Subscrição"), destinada exclusivamente aos Acionistas (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública), no âmbito da Oferta Prioritária (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública), e a investidores profissionais, conforme definido nos artigos 11 e 13 da Resolução da CVM nº 30, incluindo investidores institucionais e não institucionais, no âmbito da Oferta Institucional (conforme definido no Fato Relevante), realizada no Brasil, em mercado de balcão não organizado, sob o rito automático de registro perante a CVM, nos termos do artigo 26, inciso II, alínea "(a)", da Resolução da CVM nº 160, com colocação privada das Ações e do Bônus de Subscrição no exterior ("Primeira Oferta Pública").

No âmbito da Oferta Prioritária da Primeira Oferta Pública, foram subscritas e integralizadas Ações da Primeira Oferta Pública em cestas de Ações da Primeira Oferta Pública em quantidade correspondente a (i) 1.000.000 de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública ("Cestas de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública") ou (ii) 10.000 Ações Preferenciais ("Cestas de Ações Preferenciais") e, em conjunto com as Cestas de Ações Ordinárias, "Cestas de Ações da Primeira Oferta Pública", não tendo sido aceitos, na Oferta Prioritária da Primeira Oferta Pública, quaisquer pedidos de subscrição prioritária de Ações da Primeira Oferta Pública que não observassem essa condição, isto é, não representassem pelo menos um múltiplo inteiro de Cestas de Ações. Assim, na Oferta Prioritária da Primeira Oferta Pública, somente foram considerados válidos os pedidos que compreendessem Ações da Primeira Oferta Pública representativas de pelo menos um múltiplo inteiro de Cestas de Ações da Primeira Oferta Pública, conforme estabelecido no âmbito da Primeira Oferta Pública. No âmbito da Oferta Institucional da Primeira Oferta Pública, foram subscritas e integralizadas Ações da Primeira Oferta Pública em lotes padrão de negociação de Ações da Primeira Oferta Pública em quantidade correspondente a (i) 1.000.000 de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública ("Lote de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública") ou (ii) 10.000 de Ações Preferenciais ("Lote de Ações Preferenciais") e, em conjunto com o Lote de Ações Ordinárias da Primeira Oferta Pública, "Lotes de Ações da Primeira Oferta Pública", não tendo sido aceitos, na Oferta Institucional da Primeira Oferta Pública, quaisquer pedidos de subscrição que não observassem essa condição, isto é, não representassem pelo menos um múltiplo inteiro de Lotes de Ações da Primeira Oferta Pública. Assim, na Oferta Institucional da Primeira Oferta Pública, somente foram consideradas válidas as ordens que compreendessem Ações da Primeira Oferta Pública representativas de um Lote de Ação da Primeira Oferta Pública, conforme estabelecido no âmbito da Primeira Oferta Pública.

No âmbito da Primeira Oferta Pública, os Investidores Profissionais e os Acionistas receberam, como vantagem adicional gratuita, 1 (um) Bônus de Subscrição para cada 1 (uma) Ação da Primeira Oferta Pública subscrita e integralizada. Cada 1 (um) Bônus de Subscrição conferiu ao seu titular o direito de subscrever 23,08 novas ações ordinárias ou 15,54 novas ações preferenciais, conforme aplicável, pelo preço de exercício de R\$0,00006655 por cada 1 (uma) ação, seja ordinária ou preferencial, durante o Período de Exercício (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública). Dessa forma, o montante total da Primeira Oferta Pública foi de R\$7.441.550.992,27, considerando o montante total de R\$97.915.144,64 com base no Preço por Ação Ordinária (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública) e o montante total de R\$7.343.635.847,63 considerando o Preço por Ação Preferencial (conforme definido no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública). Os demais termos e condições dos Bônus de Subscrição estão descritos no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública.

Em 14 de janeiro de 2026, o Conselho de Administração da Companhia aprovou o reconhecimento do exercício de 451.672.727.483 Bônus de Subscrição de ações preferenciais, que ensejaram a emissão de 7.018.994.185.085 novas ações preferenciais, e 450.209.972.026 Bônus de Subscrição de ações ordinárias, que ensejaram a emissão de 10.390.846.154.360 novas ações ordinárias de emissão da Companhia, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, pelo preço de exercício de R\$0,00006655 por cada 1 (uma) ação, seja ordinária ou preferencial.

Os termos aqui iniciados em letra maiúscula e não definidos neste subitem "*Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias e Preferenciais, com Bônus de Subscrição*" deste item 12.9 do Formulário de Referência, deveram ter o significado a eles atribuídos no Fato Relevante da Primeira Oferta Pública.

Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias:

Conforme divulgado nos fatos relevantes da Companhia disponibilizados no site da CVM em 3 de fevereiro de 2026 e em 18 de fevereiro de 2026 ("Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública"), foi realizada,

12.9 Outras informações relevantes

mediante aprovação em Reunião do Conselho de Administração realizada em 2 de fevereiro de 2026, a oferta pública de distribuição primária de novas ações ordinárias de emissão da Companhia ("Ações"), nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames ("Emissão"), destinada exclusivamente aos Acionistas (conforme definido nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública), no âmbito da Oferta Prioritária (conforme definido abaixo), e a investidores profissionais, conforme definido nos artigos 11 e 13 da Resolução da Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") nº 30, de 11 de maio de 2021 ("Resolução CVM 30" e "Investidores Profissionais"), no âmbito da Oferta Institucional (conforme definido nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública), realizada na República Federativa do Brasil ("Brasil"), em mercado de balcão não organizado, sob o rito automático de registro perante a CVM, nos termos do artigo 26, inciso II, alínea "(a)" da Resolução CVM nº 160, de 13 de julho de 2022, conforme alterada ("Resolução CVM 160"), com a colocação privada das Ações no exterior ("Oferta" ou "Segunda Oferta Pública"). Os termos aqui iniciados em letra maiúscula e não definidos neste subitem "Oferta Pública Primária de Ações Ordinárias" deste item 12.9 do Formulário de Referência, deveram ter o significado a eles atribuídos nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública.

Em 18 de fevereiro de 2026, no âmbito da Oferta, foi aprovado, em reunião do Conselho de Administração da Companhia ("RCA de Homologação"): (i) o efetivo aumento do capital social da Companhia dentro do limite do capital autorizado previsto no seu Estatuto Social; bem como (ii) a sua homologação, mediante a emissão de 45.477.707.683.900 novas Ações, ao preço por Ação de R\$0,000109656646388772000 ("Preço por Ação"), perfazendo, portanto, o montante total da Oferta de R\$4.987.045.576,68, não tendo sido verificada a distribuição parcial das Ações, nos termos dos artigos 73 e 74 da Resolução CVM 160.

A Segunda Oferta Pública ocorre no contexto do plano de reestruturação da Companhia nos Estados Unidos da América ("Estados Unidos"), sob o *Chapter 11* do *United States Bankruptcy Code* ("Reestruturação"), com o objetivo de captar novos recursos e também facultar a capitalização de créditos oriundos do financiamento DIP (*Debtor in Possession*, "DIP") concedido no contexto do referido processo de Reestruturação, em ambos os casos visando suportar a implementação do plano aprovado no âmbito da Reestruturação ("Plano"). A Companhia celebrou compromissos de investimento (em conjunto, os "Compromissos de Investimento") para assegurar a viabilidade e a concretização da captação, incluindo: (i) o "Backstop Commitment Agreement", datado de 31 de julho de 2025, celebrado entre a Companhia, as demais devedoras nele referidas e os investidores compromitentes nele indicados ("Investidores Compromitentes" e "BCA", respectivamente); e (ii) o compromisso de investimento entre a Companhia e a United Airlines, Inc. ("United"). Nos termos desses acordos, sujeito ao cumprimento (ou dispensa, conforme o caso) das condições neles previstas, (a) a United assumiu o compromisso de subscrever Ações no contexto da Oferta, no montante total de US\$100.000.000,00, sujeita à obtenção da aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica ("CADE"), a qual foi obtida em 11 de fevereiro de 2026; e (b) os Investidores Compromitentes assumiram, individualmente e não solidariamente, o compromisso de subscrever Ações no montante líquido total de até US\$750.750.000,00, com incremento de US\$ 101.500.000,00 por determinados Investidores Compromitentes.

Nos termos do Plano, as Ações também foram subscritas por determinados detentores ("Titulares das Notas 1L e 2L") das *Senior Notes* de cupom de 11,930%, com vencimento em 2028 ("Notas 1L") e das *Senior Notes* de cupom de 11,500%, com vencimento em 2029 e de cupom de 10,875%, com vencimento em 2030 ("Notas 2L" e, em conjunto com as Notas 1L, "Notas"), emitidas pela Azul Secured Finance LLP, cujos respectivos créditos foram capitalizados por meio da Primeira Oferta Pública e que, portanto, passaram a ter como ativo subjacente ações da Companhia, após a entrega das Notas de que são titulares por meio do *Depository Trust Company's* ("DTC") *Automated Tender Offer Program* ("ATOP") e mediante o pagamento do Preço por Ação. Além disso, os Titulares das Notas 1L e 2L detentores das *Senior Secured Notes* de cupom de 15.000%, com vencimento em 2026, emitidas a título de financiamento DIP no contexto da Reestruturação ("Notas DIP") participaram da Oferta Institucional e integralizaram as Ações que subscreveram em moeda corrente ou com créditos existentes e derivados das Notas DIP contra a Companhia.

Em 12 de fevereiro de 2026, foi realizada a Assembleia Geral Extraordinária da Companhia, que aprovou, dentre outras matérias, o grupamento da totalidade das ações ordinárias de emissão da Companhia, na proporção de 75 ações para 1 ação (fator de grupamento), sem modificação do valor do capital social da Companhia ("Grupamento"). O Grupamento foi concluído antes da Data de Liquidação (conforme definido nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública) e, dessa forma, as Cestas de Ações e os Lotes de Ações serão entregues aos Acionistas e aos Investidores Profissionais, respectivamente, considerando o Grupamento no fator acima mencionado. Nesse sentido, os acionistas que subscreveram Cestas de Ações no âmbito da Oferta Prioritária receberão, após o Grupamento, 1.727.900 ações por Cesta de Ações.

Exclusão do direito de preferência e concessão do direito de prioridade aos Acionistas da Companhia

A emissão das Ações em decorrência da Segunda Oferta Pública foi realizada com a exclusão do direito de preferência dos atuais acionistas da Companhia, nos termos do artigo 172, inciso I, da Lei das Sociedades

12.9 Outras informações relevantes

por Ações e do artigo 6º, parágrafo 2º, do Estatuto Social da Companhia, e tal emissão foi realizada dentro do limite de capital autorizado previsto no artigo 6º do Estatuto Social da Companhia.

De forma a dar cumprimento ao disposto no artigo 53, *caput*, da Resolução CVM 160, bem como assegurar a participação dos Acionistas na Segunda Oferta Pública, foi concedido direito de prioridade aos Acionistas para subscrição de até a totalidade das Ações (“Direito de Prioridade”), aos Acionistas titulares de Ações em 30 de janeiro de 2026, após o fechamento do mercado (“Primeira Data de Corte”), na proporção de suas respectivas participações no capital social da Companhia na respectiva data de corte, e em 9 de fevereiro de 2026, após o fechamento do mercado (“Segunda Data de Corte”), observado o disposto no item “XI. Procedimentos da Oferta Prioritária” dos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública (“Oferta Prioritária”).

Os Pedidos de Subscrição Prioritária realizados pelos Acionistas no âmbito da Oferta Prioritária foram formulados exclusivamente em Cestas de Ações. Assim, para o exercício do Direito de Prioridade, cada Acionista apresentou um Pedido de Subscrição Prioritária correspondente, no mínimo, a uma unidade integral de Cesta de Ações. Para todos os fins e efeitos, eventuais quantidades fracionárias de Cestas de Ações foram automaticamente arredondadas para baixo no Procedimento de Alocação. Nesse contexto, cada Acionista que exerceu o seu Direito de Prioridade deveria indicar, em cada Pedido de Subscrição Prioritária, a quantidade de Cestas de Ações que desejasse subscrever, observado o respectivo Limite de Subscrição Proporcional e a possibilidade de distribuição parcial. A quantidade de Cestas de Ações a que cada Acionista fez jus no âmbito da Oferta Prioritária correspondeu ao Limite de Subscrição Proporcional multiplicado pela posição acionária detida por cada Acionista na Segunda Data de Corte, dividido pela quantidade de Ações que compõe cada Cesta de Ações, qual seja, 1.727.900 ações, sendo que qualquer resultado fracionário foi arredondado para baixo para o número inteiro imediatamente inferior que representasse uma Cesta de Ações completa.

Os atuais titulares de ADRs não tiveram Direito de Prioridade para subscrição de quaisquer Ações. Não foi admitida a negociação ou cessão, total ou parcial, dos Direitos de Prioridade a quaisquer terceiros, incluindo entre os próprios Acionistas.

Os Titulares das Notas 1L e 2L e acionistas da Companhia, se comprometeram a renunciar ao Direito de Prioridade no âmbito do Plano. Dessa forma, caso desejassem participar da Segunda Oferta Pública, os Titulares das Notas 1L e 2L deveriam subscrever Lotes de Ações exclusivamente no âmbito da Oferta Institucional.

Para mais informações sobre os procedimentos relacionados à Oferta Prioritária, veja o item “XI. Procedimentos da Oferta Prioritária” do Fato Relevante da Segunda Oferta Pública.

Compromissos de Investimento

Conforme previamente divulgado pela Companhia nos Fatos Relevantes datados de 12 de dezembro de 2025 e 13 e 21 de janeiro de 2026 e 9 de fevereiro de 2026, a Segunda Oferta Pública integrou a Reestruturação, com o objetivo de captar novos recursos e permitir a capitalização facultativa parcial, das Notas DIP, observadas as características descritas acima e nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública. Nesse contexto, para assegurar a viabilidade e a concretização da captação, foram celebrados os Compromissos de Investimento.

Os investimentos assumidos pelos Investidores Compromitentes e pela United foram realizados no âmbito da Segunda Oferta Pública.

Adicionalmente, conforme previsto no Plano aprovado no contexto da Reestruturação, os Investidores Compromitentes assumiram, individualmente e não solidariamente, o compromisso de subscrever Ações no montante líquido total de até US\$750.750.000,00 equivalente a 35.452.169.243.100 Ações, com base no Preço por Ação, que, ao final do Procedimento de Alocação, não fossem subscritas por outros investidores no contexto da Oferta, na proporção correspondente às respectivas participações no compromisso, não sendo aplicado qualquer multa ou benefício equivalente à Companhia caso os Investidores Compromitentes não fossem alocados integralmente na Oferta, observado, contudo, o direito de tais credores, nos termos do BCA, de capitalizarem, no contexto da Oferta, as respectivas taxas de compromisso decorrentes da assunção de seu respectivo Compromisso de Investimento, no montante de US\$100.750.000,00 e que integraram o cálculo dos US\$750.750.000,00 comprometidos. Adicionalmente, os Investidores Compromitentes assumiram, individualmente e não solidariamente, o Compromisso Incremental de subscrever Ações incrementais no montante líquido total de até US\$101.500.000,00 equivalente a 4.847.452.387.900 Ações adicionais ao Compromisso de Investimento, com base no Preço por Ação, observado o direito de tais credores, nos termos do Compromisso Incremental, capitalizarem no contexto da Oferta as respectivas taxas de compromisso incremental decorrentes da assunção de seu respectivo Compromisso Incremental, no montante de até US\$1.500.000,00 e que integraram o cálculo dos

12.9 Outras informações relevantes

US\$101.500.000,00 que poderiam ser adicionalmente comprometidos.

A subscrição das Ações pelos Investidores Compromitentes, na medida em que foi realizada em moeda corrente, foi formalizada observados os procedimentos aplicáveis aos Investidores Profissionais, por meio do sistema de registro da B3, nos termos do disposto nos Fatos Relevantes da Segunda Oferta Pública.

Os Titulares das Notas 1L e 2L e os Investidores Compromitentes que também fossem titulares de Notas DIP puderam, alternativamente ao disposto no parágrafo acima, mediante notificação por escrito à Companhia, optar por utilizar os créditos oriundos das Notas DIP para fins de subscrição das Ações no âmbito da Segunda Oferta Pública, observados os procedimentos aplicáveis e o disposto no Plano. A liquidação física e financeira das Ações subscritas e que serão integralizadas por meio da utilização dos créditos relativo às Notas DIP no âmbito da Segunda Oferta Pública se dará fora do âmbito da B3 e será feita exclusivamente por meio dos procedimentos estabelecidos pela Companhia.

Os Compromissos de Investimento foram assumidos pela United e pelos Investidores Compromitentes, conforme o caso, em caráter irrevogável e irretratável, observadas as condições previstas nos respectivos acordos, incluindo a conclusão da Segunda Oferta Pública, a decisão final da administração da Companhia quanto à sua efetivação e outras condições usuais em compromissos de ancoragem.

As ordens de investimento manifestadas em razão do exercício dos Compromissos de Investimento foram alocadas de acordo com os termos do plano de distribuição das Ações na Segunda Oferta Pública, tendo em vista que cumpre com o disposto nos parágrafos 4º e 5º do artigo 56 da Resolução CVM 160 e a Ordem de Alocação do Plano.

Nesse contexto, o plano de distribuição foi estruturado com base no Plano e de forma a viabilizar a realização da Segunda Oferta Pública, que permitiu a entrada de investidores de perfil de longo prazo e capacidade financeira reconhecida, condição essencial para viabilizar a realização da Segunda Oferta Pública.

Preço por Ação, Preço por Cesta de Ação e Preço por Lote de Ação

Nos termos previstos no Plano, o Preço por Ação foi de R\$0,000109656646388772000 por Ação, o qual reflete o preço por Ação determinado pelo Plano em US\$ convertido com base na taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026.

Nesse sentido, (i) o Preço por Cesta de Ações, já considerando o Grupamento, foi de R\$ 189,48, equivalente ao Preço por Ação multiplicado por 1.727.900 Ações; e (ii) o Preço por Lote de Ações, já considerando o Grupamento, foi de R\$ 189,48, equivalente ao Preço por Ação multiplicado por 1.727.900 Ações. O Preço por Cesta de Ações e o Preço por Lote de Ações foram arredondados em razão de limitações operacionais dos sistemas da B3, que não permitem a integralização de valores inferiores a um centavo, menor fração monetária atualmente admitida no Brasil. Para fins de cálculo do montante total da Segunda Oferta Pública, foi considerado o Preço por Ação com todas as suas casas decimais, sem arredondamentos.

Observado o disposto no Plano, o cálculo para a determinação do Preço por Ação e, conseqüentemente, o Preço por Cesta de Ações e o Preço por Lote de Ações, foi ratificado na RCA de Homologação e os respectivos preços foram fixados de maneira uniforme, sem diluição injustificada dos atuais acionistas, observados, entre outros fatores, (a) a perspectiva de rentabilidade futura da Companhia, nos termos do artigo 170, parágrafo 1º, I, da Lei das Sociedades por Ações, conforme avaliação *post-money* da Companhia no contexto do Plano; e (b) os parâmetros e condições previstos no Plano, sendo que, o Preço por Ação, reflete, para todos os fins e efeitos, um desconto de 30% sobre o valor econômico da Companhia definido no Plano (*plan equity value*), correspondente a US\$ 1.780.000.000,00 *post-money*.

O Preço por Ação e, conseqüentemente, o Preço por Cesta de Ações e o Preço por Lote de Ações foram fixados com base nos termos, parâmetros econômicos e obrigações estabelecidos no Plano, no contexto da reestruturação da Companhia, e já refletem o Grupamento aprovado na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 12 de fevereiro de 2026.

Os valores atribuídos às Ações e, conseqüentemente, às Cestas de Ações e aos Lotes de Ações refletem, de forma clara e consistente, o quanto acordado no Plano, bem como a estrutura de capital atualmente existente, na medida em que o valor justo da Companhia foi estabelecido e aprovado no contexto do Plano e sustenta, em conjunto com os demais elementos acima referidos, a determinação do Preço por Ação e, conseqüentemente, do Preço por Cesta de Ações e do Preço por Lote de Ações.

Dessa forma, o montante total da Segunda Oferta Pública foi de R\$4.987.045.576,68 que reflete o preço por Ação determinado pelo Plano em US\$ convertido com base na taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026.

12.9 Outras informações relevantes

Neste sentido, os recursos líquidos provenientes da Oferta, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito da Oferta, são:

	Preço (R\$)	Comissões (R\$) ⁽¹⁾	Recursos Líquidos (R\$) ⁽¹⁾⁽²⁾
Preço por Ação	0,00010965664638877200	0,00000010965912379189	0,00010954698726498000
Preço por Cesta de Ações	189,48	0,18948000	189,28623930
Preço por Lote de Ações	189,48	0,18948000	189,28623930
Total Segunda Oferta Pública⁽³⁾	4.987.045.576,68	4.987.045,58	4.982.058.531,10

⁽¹⁾ Abrange as comissões pagas ao Coordenador da Oferta.

⁽²⁾ Sem dedução das despesas e tributos da Segunda Oferta Pública.

⁽³⁾ O total da Segunda Oferta Pública considera apenas o Preço por Ação, sendo que o Preço por Cesta de Ações e o Preço por Lote de Ações foram incluídos para referência.

Nos termos do artigo 56 da Resolução CVM 160, exceto conforme disposto no parágrafo 1º, inciso III, combinado com o parágrafo 3º, do referido artigo, não foi verificado excesso de demanda superior em 1/3 à quantidade total de Ações ofertadas.

Os Pedidos de Subscrição Prioritária realizados por Acionistas que fossem Pessoas Vinculadas durante o Período de Subscrição Prioritária não foram cancelados, tendo em vista que não foi verificado o excesso de demanda superior em 1/3 à quantidade inicial de Ações ofertadas. Adicionalmente, as ordens enviadas pelos Investidores Compromitentes e/ou pela United, conforme o caso, que fossem Pessoas Vinculadas, em razão do exercício dos respectivos Compromissos de Investimentos, não foram cancelados.

O investimento nas Ações por Investidores Profissionais que sejam Pessoas Vinculadas poderá reduzir a liquidez das ações de emissão da Companhia no mercado secundário, especialmente se considerada a colocação prioritária das Ações aos Acionistas.

Os Acionistas que participaram exclusivamente da Oferta Prioritária não participaram do Procedimento de Alocação.

Os investimentos realizados por Pessoas Vinculadas para proteção (*hedge*) em operações com derivativos contratadas com terceiros, tendo as ações de emissão da Companhia como referência (incluindo operações de *total return swap*), desde que tais terceiros não fossem Pessoas Vinculadas, foram permitidos na forma do artigo 54 da Resolução CVM 160 e não foram considerados investimentos realizados por Pessoas Vinculadas. **A eventual contratação e realização de operações de *total return swap* e *hedge* podem ter influenciado a demanda das Ações.**

Nos termos do artigo 63 da Resolução CVM 160, foi vedada a subscrição de Ações por investidores que tivessem realizado vendas a descoberto de ações de emissão da Companhia na data da RCA da Aprovação e nos 5 pregões que a antecederam. Foram consideradas vendas a descoberto aquelas realizadas por investidores que não fossem titulares das ações de emissão da Companhia ou cuja titularidade resultasse de empréstimo ou outro contrato de efeito equivalente. Ademais, foram consideradas operações de um mesmo investidor as vendas a descoberto e as aquisições de ações de emissão da Companhia realizadas em seu próprio nome ou por meio de qualquer veículo cuja decisão de investimento estivesse sujeita à sua influência. Fundos de investimento cujas decisões de investimento fossem tomadas pelo mesmo gestor não foram considerados um único investidor para efeito do disposto neste parágrafo, desde que as operações estivessem enquadradas nas respectivas políticas de investimento de cada fundo. A vedação prevista neste parágrafo não se aplicou nos seguintes casos: (i) operações realizadas por pessoas jurídicas no exercício da atividade de formador de mercado de ações de emissão da Companhia, conforme definida na norma específica; e (ii) operações posteriormente cobertas por aquisição em mercado secundário da quantidade total de ações de emissão da Companhia correspondente à posição a descoberto até, no máximo, 2 pregões antes da data de divulgação do resultado da RCA da Aprovação.

Destinação dos Recursos

Com base no Preço por Ação de R\$0,000109656646388772000, conforme ratificado na RCA de Homologação, os recursos líquidos provenientes da Segunda Oferta Pública, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito da Segunda Oferta Pública, serão de R\$4.975.728.555,55. Para informações detalhadas acerca das comissões e das despesas da Segunda Oferta Pública, veja o item “*Custos de Distribuição*” abaixo.

Os recursos financeiros captados pela Companhia no âmbito da Segunda Oferta Pública serão destinados ao pagamento e consequente resgate, total ou parcial, das Notas DIP e, no que sobejar caso haja recursos remanescentes após o resgate das Notas DIP, a usos corporativos gerais da Companhia, conforme previsto

12.9 Outras informações relevantes

no Plano. Nesse sentido, os recursos financeiros captados pela Companhia no âmbito da Segunda Oferta Pública serão destinados (i) ao pagamento e consequente extinção, total ou parcial, das Notas DIP; e (ii) a usos corporativos gerais da Companhia, conforme previsto no Plano. Para mais informações sobre a integralização com as Notas DIP, veja o item “Custos de Distribuição” abaixo.

A tabela abaixo resume os percentuais da destinação dos recursos líquidos provenientes da Segunda Oferta Pública:

Destinação	Percentual dos Recursos Líquidos	Valor Líquido ⁽¹⁾⁽²⁾
		(em R\$)
Pagamento das Notas DIP ⁽³⁾	36,1%	1.794.746.781,52
Usos corporativos gerais	63,9%	3.180.981.774,03
Total	100,0%	4.975.728.555,55

⁽¹⁾ Com base no Preço por Ação de R\$ 0,000109656646388772000, conforme ratificado na RCA de Aprovação.
⁽²⁾ Considerando a dedução dos custos e despesas para a Companhia na Oferta.
⁽³⁾ Considerando que os Titulares das Notas 1L e 2L detentores das Notas DIP participaram da Oferta Institucional e integralizarão as Ações em moeda corrente nacional ou com créditos existentes e derivados das Notas DIP contra a Companhia.

A efetiva aplicação dos recursos captados por meio da Segunda Oferta Pública depende de diversos fatores que a Companhia não pode garantir que virão a se concretizar, dentre os quais as condições de mercado então vigentes. Alterações nesses e em outros fatores podem obrigar a Companhia a rever a destinação dos recursos líquidos da Segunda Oferta Pública quando de sua efetiva utilização.

Enquanto os investimentos acima descritos não forem realizados, no curso regular dos negócios da Companhia, eventuais recursos líquidos captados na Segunda Oferta Pública poderão ser investidos em aplicações financeiras que a administração da Companhia acredita estarem dentro da sua política de investimento, visando a preservação do capital e investimentos da Companhia com perfil de alta liquidez, tais como títulos de dívida pública e aplicações financeiras de renda fixa contratados ou emitidos por instituições financeiras de primeira linha.

Na hipótese de serem necessários recursos adicionais, a Companhia poderá efetuar emissão de outros valores mobiliários e/ou efetuar a contratação de linha de financiamento junto a instituições financeiras os quais deverão ser contratados tendo como principal critério o menor custo de capital para a Companhia.

Para mais informações sobre o impacto dos recursos líquidos da Segunda Oferta Pública na situação patrimonial da Companhia, veja o item “Capitalização” abaixo.

Capitalização

A tabela a seguir apresenta a capitalização total da Companhia, composta por empréstimos e financiamentos, instrumentos conversíveis, passivo de arrendamento e patrimônio líquido total da Companhia, indicando: **(A)** a posição real em 31 de dezembro de 2024, na coluna “Em 31 de dezembro de 2024”, conforme demonstrações financeiras, individuais e consolidadas. Para fins informativos, constaram das informações contábeis trimestrais da Companhia os seguintes eventos subsequentes a 31 de dezembro de 2024 até 30 de setembro de 2025: **(i)** aumento de capital no montante de R\$3.080.940.148,49, mediante a emissão de 96.046.184 ações preferenciais, conforme homologado na Reunião do Conselho de Administração da Companhia realizada em 31 de março de 2025, bem como os efeitos da capitalização de dívida (leasing) dele decorrentes e os efeitos relacionados à extinção de dívida junto aos *lessors* no valor de US\$243,6 milhões; **(ii)** aumento de capital no montante de R\$72.688.161,78, mediante a emissão de 1.200.000.063 ações ordinárias e de 152.924 ações preferenciais, conforme homologado na Reunião do Conselho de Administração da Companhia realizada em 9 de abril de 2025; **(iii)** emissão de títulos de dívidas estrangeiros no valor de US\$525.000.000,00 pela Azul Secured Finance, conforme aprovação da Reunião do Conselho de Administração da Companhia datada de 27 de janeiro de 2025; **(iv)** liquidação das ofertas de troca de instrumentos de dívidas estrangeiros por novos instrumentos de dívidas estrangeiros, conforme aprovação da Reunião do Conselho da Companhia datada de 27 de janeiro de 2025; **(v)** conversão das novas notas de 2029 e 2030 em ações preferenciais (35,00% em abril de 2025 e 12,50% após o recebimento de recursos líquidos de pelo menos US\$200 milhões através de ofertas de ações), com os 52,50% restantes trocados por novas notas conversíveis com juros de 4,00% em caixa mais 6,00% PIK; e **(vi)** aumento de capital no montante de R\$1.661.441.659,42, mediante a emissão de 464.089.849 novas ações, conforme homologado na Reunião do Conselho de Administração da Companhia em realizada em 23 de abril de 2025; **(B)** a posição real em 30 de setembro de 2025, na coluna “Em 30 de setembro de 2025”, conforme informações financeiras, individuais e consolidadas; **(C)** a posição ajustada, na coluna “Ajustado Após Evento Subsequente”, pelo seguinte evento subsequente a 30 de setembro de 2025, que impacta a capitalização total da Companhia: captação pela Companhia, em outubro e novembro de 2025, do montante de R\$1.189,6 milhões (equivalente a US\$221 milhões, referente ao saldo remanescente do financiamento DIP (“Evento Subsequente”)); **(D)** a posição ajustada, na coluna “Ajustado Após Evento Subsequente e Oferta de Equitização”, (i) pelo Evento Subsequente; (ii) pelos efeitos das Debêntures Conversíveis; (iii) pela extinção das Notas, em razão da troca obrigatória de parte do valor principal das

12.9 Outras informações relevantes

Notas por ações de emissão da Companhia (inclusive na forma de ADRs) emitidas por meio da primeira oferta pública de distribuição primária de ações ordinárias e ações preferenciais realizada pela Companhia ("Oferta de Equitização"); (iv) pelo recebimento dos recursos líquidos da Oferta de Equitização, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito Oferta de Equitização; e (v) pelo exercício dos bônus de subscrição atribuídos às ações ordinárias e ações preferenciais no âmbito da Oferta de Equitização (sendo os itens (ii) a (v) denominados em conjunto como os "Eventos Oferta de Equitização"); e **(E)** a posição ajustada, na coluna "Ajustado Após Evento Subsequente, Eventos Oferta de Equitização, Oferta, Extinção das Notas DIP, Oferta de Exit Financing: (i) pelo Evento Subsequente; (ii) pelos Eventos Oferta de Equitização; (iii) pelo recebimento dos recursos líquidos da Oferta, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito da Oferta; (v) pela extinção de parte das Notas DIP, em razão da troca das Notas DIP por Ações (inclusive na forma de ADRs) emitidas por meio da Segunda Oferta Pública ("Extinção das Notas DIP"); (vi) pelo recebimento dos recursos líquidos da oferta privada de títulos de dívida seniores com garantia prioritária e vencimento em 2031 ("Oferta de Exit Financing"), após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito da Oferta de Exit Financing; e (vii) pelos Investimentos Estratégicos.

Adicionalmente, para fins de maior transparência e adequada compreensão dos impactos dos Bônus de Subscrição GUC, a tabela de capitalização apresentada abaixo foi estruturada de forma a refletir, inicialmente, a capitalização da Companhia desconsiderando os potenciais efeitos do exercício dos Bônus de Subscrição GUC, com base no máximo de informações disponíveis à data deste Memorando ("ex GUC"). Em seguida, a tabela apresenta, de forma destacada, a capitalização da Companhia considerando os efeitos do exercício integral dos Bônus de Subscrição GUC, evidenciando, para cada cenário, os valores correspondentes de patrimônio líquido total e capitalização total, bem como o impacto incremental específico no patrimônio líquido total decorrente do exercício dos referidos bônus.

Para informações detalhadas acerca das comissões e das despesas, veja o item *"Custos de Distribuição"* abaixo.

As informações abaixo, referentes às colunas "Em 31 de dezembro de 2024" e "Em 30 de setembro de 2025", foram extraídas das informações contábeis da Companhia, contidas nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia, referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, e nas informações financeiras consolidadas da Companhia, referentes ao período de nove meses findo em 30 de setembro de 2025, ambas auditadas pelos Auditores Independentes.

Os investidores devem ler a tabela abaixo em conjunto com a seção "2 – Comentários dos Diretores" do Formulário de Referência, bem como com as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia, referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2024, e nas informações financeiras consolidadas da Companhia, referentes ao período de nove meses findo em 30 de setembro de 2025, ambas acompanhadas do relatório de auditoria dos Auditores Independentes.

Exceto pelo descrito abaixo, não houve mudanças relevantes na capitalização total da Companhia desde 31 de dezembro de 2024 a 30 de setembro de 2025.

12.9 Outras informações relevantes

(em R\$ milhões)	Em 31 de dezembro de 2024	Em 30 de setembro de 2025	Ajustado Após Evento Subsequente ⁽¹⁾	Ajustado Após Evento Subsequente e Eventos Oferta de Equitização ⁽²⁾⁽³⁾	Ajustado Após Evento Subsequente, Eventos Oferta de Equitização, Segunda Oferta Pública, Extinção das Notas DIP e Oferta de Exit Financing e Investimentos Estratégicos ⁽⁴⁾⁽⁵⁾
Fornecedores	4.134,76	3.477,57	3.477,57	3.477,57	3.477,57
Empréstimos e financiamentos	14.981,42	20.325,96	21.254,65	12.654,47	11.025,20
Instrumentos conversíveis	1.182,37	550,34	1.050,21	-	-
Passivo de arrendamento	21.378,85	16.989,29	16.989,29	16.989,29	16.989,29
Patrimônio Líquido Total (ex GUC)	(30.435,27)	(27.406,74)	(28.596,36)	(18.959,01)	(13.728,30)
Capitalização Total (ex GUC)	11.242,13	13.936,42	14.175,35	14.162,32	17.763,75
Patrimônio Líquido Total ⁽⁶⁾	(30.435,27)	(27.406,74)	(28.596,36)	(18.959,01)	(13.280,64)
Capitalização Total ⁽⁶⁾	11.242,13	13.936,42	14.175,35	14.162,32	18.211,42

(1) Considera os efeitos do Evento Subsequente.

(2) Considera os efeitos do (a) Evento Subsequente; (b) dos Eventos Oferta de Equitização, isto é, (b.1) da conversão das Debêntures Conversíveis, no montante total de R\$1.037.771.349,51; (b.2) da extinção das Notas, em razão da troca obrigatória de parte do valor principal das Notas por ações de emissão da Companhia (inclusive na forma de ADRs) emitidas por meio da Oferta de Equitização, no montante de R\$7.364.319.993,77; (b.3) do recebimento dos recursos líquidos da Oferta de Equitização, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito Oferta de Equitização, no montante de R\$77.235.151,52; e (b.4) do exercício dos bônus de subscrição atribuídos às ações ordinárias e ações preferenciais no âmbito da Oferta de Equitização, no montante de R\$6.409.626,81.

(3) Os valores apresentados consideram (i) a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 19 de dezembro de 2025 (R\$5,5160 para cada US\$1,00); e (ii) a capitalização do valor do principal das Notas e o abatimento dos juros aplicáveis às Notas.

(4) Os valores apresentados consideram (i) a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 (R\$5,2370 para cada US\$1,00); e (ii) a capitalização do valor do principal do DIP conforme saldo de 30 de setembro de 2025.

(5) Considera os efeitos (i) do Evento Subsequente; (ii) dos Eventos Oferta de Equitização, conforme descritos na nota 2 acima; (iii) do recebimento dos recursos líquidos da Oferta, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito da Oferta, no montante de R\$4.975.728.555,55, com base no Preço por Ação de R\$0,00010965664638877200; (iv) da Extinção das Notas DIP no montante total de US\$1.660.167.402,75 (R\$8.694.296.688,20, considerando a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 de R\$5,2370 para cada US\$1,00); (v) do recebimento dos recursos líquidos da Oferta de Exit Financing, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito da Oferta de Exit Financing, no montante de US\$1.375.000.000,00 (R\$7.200.875.000,00, considerando a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 de R\$5,2370 para cada US\$1,00); e (vii) dos Investimentos Estratégicos, no montante de US\$125.000.000,00 (R\$654.625.000,00, considerando a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 de R\$5,2370 para cada US\$1,00).

(6) Considera os efeitos do exercício dos Bônus de Subscrição GUC, mediante a capitalização de créditos no montante estimado de US\$85.480.572,60 (R\$447.661.758,69, considerando a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 de R\$5,2370 para cada US\$1,00).

12.9 Outras informações relevantes

Diluição

Os Acionistas que optaram por participar da Segunda Oferta Pública mediante exercício de sua prioridade de subscrição, bem como os Investidores Profissionais que participaram da Segunda Oferta Pública poderão sofrer diluição imediata de seu investimento, calculada pela diferença entre o Preço por Ação pago, conforme o caso, pelos investidores no âmbito da Segunda Oferta Pública e o valor patrimonial contábil por ação da Companhia imediatamente após a Segunda Oferta Pública.

Em 31 de dezembro de 2024, o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia era de R\$(30.435.266.000,00) e o valor patrimonial por ação preferencial de sua emissão era de R\$(87,42324511) e por ação ordinária de sua emissão era de R\$(1,16564327).

Em 30 de setembro de 2025, o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia era de R\$(27.406.738.475,78) e o valor patrimonial por ação preferencial de sua emissão era de R\$(29,64730584) e por ação ordinária de sua emissão era de R\$(0,39529741). Na mesma data, o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia era de R\$(18.959.013.633,22), ajustado pelo Evento Subsequente e pelos Eventos Oferta de Equitização, e o valor patrimonial por ação ordinária de sua emissão era de R\$(0,00002732), ajustado pelo Evento Subsequente e pelos Eventos Oferta de Equitização.

Os referidos valores patrimoniais por ação ordinária ou preferencial representam o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias ou preferenciais de sua emissão em 31 de dezembro de 2024 e em 30 de setembro de 2025.

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

A diluição que será aplicável aos Acionistas ou Investidores Profissionais que participarem da Segunda Oferta Pública, conforme demonstrada nas tabelas abaixo, representa a diferença entre o Preço por Ação pago pelos novos investidores e o valor patrimonial contábil por Ação imediatamente após a conclusão da Segunda Oferta Pública, considerando os demais cenários de diluição descritos abaixo. Para informações detalhadas acerca das comissões e das despesas da Segunda Oferta Pública, veja o item "Custos de Distribuição" abaixo.

Em 12 de fevereiro de 2026, o Grupamento, entre outras matérias, foi aprovado pela Assembleia Geral Extraordinária da Companhia.

OUTROS CENÁRIOS DE DILUIÇÃO

OFERTA DE EQUITIZAÇÃO

Conforme homologado em reunião do Conselho de Administração da Companhia realizada em 6 de janeiro de 2026, a Oferta de Equitização resultou no efetivo aumento do capital social da Companhia, mediante a emissão de 723.861.340.715 novas ações ordinárias e 723.861.340.715 novas ações preferenciais, ao preço por ação de R\$0,00013527 por ação ordinária e de R\$0,01014509 por ação preferencial, perfazendo, portanto, o montante total de R\$7.441.550.992,27.

BÔNUS DE SUBSCRIÇÃO DA OFERTA DE EQUITIZAÇÃO

No âmbito da Oferta de Equitização, o Conselho de Administração da Companhia aprovou, dentro do limite do capital autorizado, a emissão em série única e atribuição gratuita, de bônus de subscrição, sem preço de emissão, como vantagem adicional aos subscritores das ações ordinárias e preferenciais na Oferta de Equitização. Cada 1 bônus de subscrição conferiu ao seu titular o direito de subscrever 23,08 novas ações ordinárias ou 15,54 novas ações preferenciais, conforme aplicável, pelo preço de exercício de R\$ 0,00006655 por cada 1 ação, seja ordinária ou preferencial, durante o período de exercício fixado pelo Conselho de Administração da Companhia, sujeito aos demais termos e condições para o seu exercício ("Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização").

Em 14 de janeiro de 2026, o Conselho de Administração da Companhia reconheceu o exercício de

12.9 Outras informações relevantes

451.672.727.483 bônus de subscrição de ações preferenciais, que ensejaram a emissão de 7.018.994.185.085 novas ações preferenciais, e de 450.209.972.026 bônus de subscrição de ações ordinárias, que ensejaram a emissão de 10.390.846.154.360 novas ações ordinárias de emissão da Companhia, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, pelo preço de exercício de R\$0,00006655 por cada uma ação, seja ordinária ou preferencial. Em vista do exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização e tendo em vista a Conversão, o Conselho de Administração também aprovou o consequente aumento do capital social da Companhia, dentro do limite do seu capital autorizado, nos termos do artigo 6º do estatuto social da Companhia, no montante total de R\$1.158.624.874,59.

DEBÊNTURES CONVERSÍVEIS

Conforme aprovado pela Assembleia Geral de Debenturistas (“AGD”), realizada em 7 de janeiro de 2026, a Companhia solicitou, em 13 de janeiro de 2026, a conversão obrigatória das debêntures de sua 1ª emissão de debêntures conversíveis (“Debêntures Conversíveis”). Nos termos da AGD, a conversão obrigatória foi aprovada à razão de 1.498.422 ações preferenciais por debênture. No entanto, tendo em vista a ocorrência da Conversão, tal razão foi ajustada automaticamente para prever a entrega de ações ordinárias ao invés de ações preferenciais, considerando a mesma taxa de conversão de 75 ações ordinárias para cada ação preferencial. Em 19 de janeiro de 2026, o Conselho de Administração homologou a conversão obrigatória das debêntures, que resultou na emissão de 102.087.603.241.650 novas ações ordinárias de emissão da Companhia, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames e o consequente aumento do capital social da Companhia, dentro do limite do seu capital autorizado, nos termos do artigo 6º do estatuto social da Companhia, no montante total de R\$1.037.771.349,51. Dessa forma, o capital social da Companhia passou a ser de R\$16.769.806.600,71, dividido em 693.985.807.118.321 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.

BÔNUS DE SUBSCRIÇÃO GUC

Conforme previamente informado pela Companhia no fato relevante divulgado em 12 de dezembro de 2025, em cumprimento ao Plano, a Companhia deverá, a critério dos respectivos credores quirografários contemplados, realizar determinados pagamentos em dinheiro ou os Bônus de Subscrição GUC. Se exercidos, os Bônus de Subscrição GUC garantirão aos referidos credores, caso todos tenham optado pela opção de receber tais bônus, até 2,2% das ações ordinárias de emissão da Companhia, em bases totalmente diluídas (sujeita à diluição do plano de incentivos de longo prazo da Companhia), no momento imediatamente seguinte ao encerramento da Reestruturação, sujeito às condições previstas nos Bônus de Subscrição GUC. A base acionária existente à época da emissão dos Bônus de Subscrição GUC terá direito de preferência na subscrição de tais bônus.

INVESTIDORES ESTRATÉGICOS

Conforme divulgado no Fato Relevante do dia 18 de fevereiro de 2026, a Companhia concluiu a negociação com determinados investidores estratégicos e também um grupo de Investidores Compromitentes, no que diz respeito à emissão dos Bônus Investidores Estratégicos. Com a emissão dos Bônus Investidores Estratégicos, o prazo mínimo de 30 dias para exercício do direito de preferência pelos atuais acionistas da Companhia, nos termos do artigo 171 da Lei das Sociedades por Ações deverá ser observado. Os termos e condições da emissão e da colocação privada dos Bônus Investidores Estratégicos serão aqueles previstos na documentação definitiva e nas deliberações societárias pertinentes, estando o exercício de parte dos Bônus Investidores Estratégicos e, portanto, a implementação do correspondente investimento, sujeitos a aprovação prévia do CADE em qualquer caso.

O quadro a seguir ilustra a hipótese de diluição máxima, com base no patrimônio líquido da Companhia em 30 de setembro de 2025, considerando os efeitos (i) do Evento Subsequente; (ii) dos Eventos Oferta de Equitização; (iii) da Segunda Oferta Pública; (iv) da Extinção das Notas DIP; (v) da Oferta de *Exit Financing*; (v) do exercício dos Bônus de Subscrição GUC; e (vi) do exercício dos Bônus Investidores Estratégicos.

	Em R\$, exceto % e nº de ações
	0,00010965664638877200
Preço por Ação ⁽¹⁾	
Quantidade total de ações de emissão da Companhia em 31 de dezembro de 2024	
Ações ordinárias	928.965.058
Ações preferenciais	335.750.796
Quantidade total de ações de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025	
Ações ordinárias	2.128.965.121
Ações preferenciais	896.039.753
Quantidade total de ações ordinárias de emissão da Companhia após a conversão das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização e o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização ⁽²⁾	9.253.144.094.911
Quantidade total de ações ordinárias de emissão da Companhia após a conversão das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização, o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização e a conclusão da Segunda Oferta Pública ⁽³⁾	54.730.851.778.811

12.9 Outras informações relevantes

Quantidade total de ações ordinárias de emissão da Companhia após a conversão das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização, o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização e a conclusão da Segunda Oferta Pública, considerando a emissão das ações ordinárias passíveis de serem emitidas após o exercício dos Bônus de Subscrição GUC ⁽⁴⁾	56.098.736.216.747
Quantidade total de ações ordinárias de emissão da Companhia após a conversão das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização, o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização e a conclusão da Segunda Oferta Pública, considerando a emissão das ações ordinárias passíveis de serem emitidas após o exercício dos Bônus Investidores Estratégicos ⁽⁵⁾	60.700.622.162.625
Quantidade total de ações ordinárias após emissões acima⁽⁶⁾	62.068.506.600.561
Valor patrimonial contábil por ação de emissão da Companhia em 31 de dezembro de 2024 ⁽⁷⁾	
Por ação ordinária	(1,16564326810367000000)
Por ação preferencial	(87,42324510777560000000)
Valor patrimonial contábil por ação de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ⁽⁸⁾	
Por ação ordinária	(0,39529741115881500000)
Por ação preferencial	(29,64730583691110000000)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o Evento Subsequente	(0,41245579280547500000)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o Evento Subsequente e os Eventos Oferta de Equitização ⁽⁹⁾	(0,00204892666090067000)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o Evento Subsequente, os Eventos Oferta de Equitização, a Segunda Oferta Pública, a Extinção das Notas DIP e a Oferta de Exit Financing ⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾	(0,00026279374025987700)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o exercício dos Bônus de Subscrição GUC ⁽⁴⁾	(0,00024840601460307800)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o exercício dos Bônus Investidores Estratégicos ⁽⁵⁾	(0,00022616407801855600)
Aumento do valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 para os atuais acionistas para refletir todos os eventos acima	(0,00021396742430647600)
Diluição do valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia para os novos investidores para refletir todos os eventos acima	(0,00032362407069524800)
Percentual de diluição imediata resultante de todos os eventos acima⁽¹²⁾⁽¹³⁾	(295,12%)

(1) Com base no Preço por Ação de R\$0,00010965664638877200.

(2) Considera (i) as 102.087.603.241.650 novas ações ordinárias emitidas no âmbito da conversão das Debêntures Conversíveis; (ii) as 723.861.340.715 novas ações ordinárias e 723.861.340.715 novas ações preferenciais emitidas no âmbito da Oferta de Equitização; e (iii) as 10.391.377.224.133 novas ações ordinárias e 6.995.909.961.491 novas ações preferenciais emitidas no âmbito do exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização. A quantidade de ações preferenciais foi ajustada para considerar a Conversão.

(3) Considera as emissões descritas na nota 2 acima e as 45.477.707.683.900 Ações emitidas no âmbito da Segunda Oferta Pública.

(4) Considera as emissões descritas na nota 2 acima e as 45.477.707.683.900 Ações emitidas no âmbito da Segunda Oferta Pública, bem como a emissão das 1.367.884.437.936 ações ordinárias passíveis de serem emitidas em razão do exercício dos Bônus de Subscrição GUC.

(5) Considera as emissões descritas na nota 2 acima e as 45.477.707.683.900 Ações emitidas no âmbito da Segunda Oferta Pública, bem como a emissão das 5.969.770.383.814 ações ordinárias passíveis de serem emitidas em razão do exercício dos Bônus Investidores Estratégicos.

(6) Considera o Grupamento, aprovado em sede de Assembleia Geral Extraordinária no dia 12 de fevereiro de 2026 e não considera eventuais ações emitidas decorrentes do exercício de direitos de preferência derivados das emissões dos Bônus de Subscrição GUC e dos Bônus Investidores Estratégicos.

(7) O valor patrimonial contábil por ação ordinária ou preferencial de emissão da Companhia representa o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias ou preferenciais, conforme o caso, de emissão da Companhia em 31 de dezembro de 2024.

(8) O valor patrimonial contábil por ação ordinária ou preferencial de emissão da Companhia representa o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias ou preferenciais de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025, conforme o caso.

(9) O valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia representa o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025. Na referida data, a Companhia possuía ações ordinárias e ações preferenciais. Para fins de apresentação do valor patrimonial contábil por ação ordinária em base ajustada na presente data, o cálculo foi ajustado para refletir o Evento Subsequente e os Eventos Oferta de Equitização, bem como a Conversão, de modo que, na base ajustada, o capital social passou a ser representado exclusivamente por ações ordinárias. A Conversão não implicou alteração do valor do patrimônio líquido contábil da Companhia, afetando exclusivamente a quantidade total de ações ordinárias.

(10) O valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia representa o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025. Na referida data, a Companhia possuía ações ordinárias e ações preferenciais. Para fins de apresentação do valor patrimonial contábil por ação ordinária em base ajustada na presente data, o cálculo foi ajustado para refletir o Evento Subsequente, os Efeitos Oferta de Equitização, e a Segunda Oferta Pública, a Extinção das Notas DIP e a Oferta de Exit Financing, bem como a Conversão, de modo que, na base ajustada, o capital social passou a ser representado exclusivamente por ações ordinárias. A Conversão não implicou alteração do valor do patrimônio líquido contábil da Companhia, afetando exclusivamente a quantidade total de ações ordinárias.

(11) Considera (i) o montante total de US\$1.660.167.402,75 (R\$8.694.296.688,20, considerando a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 de R\$5,2370 para cada US\$1,00) integralizado por meio das Notas DIP; e (ii) o recebimento dos recursos líquidos da Oferta de Exit Financing, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito da Oferta de Exit Financing, no montante de US\$1.375.000.000,00 (R\$7.200.875.000,00 considerando a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 de R\$5,2370 para cada US\$1,00).

(12) Para os fins aqui previstos, diluição representa a diferença entre o Preço por Ação e o valor patrimonial líquido por ação imediatamente após a conclusão de todos os eventos descritos na tabela acima.

(13) O cálculo da diluição percentual dos novos investidores é obtido por meio da divisão do valor da diluição dos novos investidores pelo Preço por Ação.

PLANOS DE REMUNERAÇÃO BASEADOS EM AÇÕES

12.9 Outras informações relevantes

PRIMEIRO PLANO DE OPÇÕES

O primeiro plano de outorga de opção de compra de ações preferenciais de emissão da Companhia ("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 principais administradores, gerentes e empregados chaves, inclusive de quaisquer controladas diretas ou indiretas da Companhia ("Beneficiários"). O Primeiro Plano de Opções é administrado por um comitê interno de remuneração, criado pelo 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 ações preferenciais da Companhia autorizadas e não emitidas, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas mas readquiridas pela Companhia e mantidas em tesouraria.

Os termos e condições do Primeiro Plano de Opções são regulados em contratos de outorga de opção de compra de ações que celebramos com cada Beneficiário ("Contratos de Opção"). Cada Programa estabelecido pelo Comitê de Remuneração contém (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar do Programa, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; e (ii) o preço de subscrição ou de aquisição das ações objeto de opção de compra e as condições para seu pagamento. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Primeiro Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Primeiro Programa do Primeiro Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de dezembro de 2009, contempla a outorga de 5.718.400 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Primeiro Plano é de R\$3,42. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Primeiro Programa do Primeiro Plano, apenas 5.032.800 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções

O Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções ("Segundo Programa do Primeiro Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 24 de março de 2011, contempla a outorga de 1.648.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Primeiro Plano é de R\$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Segundo Programa do Primeiro Plano, apenas 1.572.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Terceiro Programa do Primeiro Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 5 de abril de 2011, contempla a outorga das 685.600 opções remanescentes do Primeiro Programa. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa do Primeiro Plano é de R\$6,44. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Terceiro Programa do Primeiro Plano, apenas 656.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

SEGUNDO PLANO DE OPÇÕES

O segundo plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de emissão da Companhia ("Segundo Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Segundo Plano de Opções os Beneficiários. O Segundo Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no 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 ações preferenciais autorizadas e não emitidas da Companhia, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas, mas readquiridas pela Companhia e mantidas em tesouraria. 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

12.9 Outras informações relevantes

compra e as condições para seu pagamento; e (iii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Segundo Plano de Opções. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Segundo Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Em 03 de outubro de 2017, os acionistas da Companhia reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação do Comitê de Remuneração da Companhia, 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 oferta pública inicial da Companhia, tendo vista não serem mais aplicáveis; (iii) refletir a competência do Conselho de Administração da Companhia para aprovar e aditar os planos de opções, bem como de outorgá-los; (iv) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração relacionadas com a entrega e execução dos planos de ações restritas; (v) com o propósito de refletir o desdobramento de ações que ocorreu em 23 de fevereiro de 2017, aumentar o total de opções de ações que podem ser outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de 3.738.364 para 7.476.728 ações; (vi) alterar o preço do exercício de cada ação correspondente às opções outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de modo a equalizar com o preço de opção negociado pelo valor mais baixo no mercado de ações durante os 30 (trinta) dias que antecederem a outorga de opções aprovada pelo Conselho de Administração; e (vii) alterar o período máximo de exercício das opções para 10 anos contados a partir do início do período de vesting aplicável.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções ("Primeiro Programa do Segundo Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, contempla a outorga de 2.169.122 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Segundo Plano é de R\$19,15 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Segundo Plano de Opções

O Segundo Programa do Segundo Plano de Opções ("Segundo Programa do Segundo Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, contempla a outorga de 627.810 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Segundo Plano é de R\$14,51 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções ("Terceiro Programa do Segundo Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, contempla a outorga de 820.250 opções. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa do Segundo Plano é de R\$14,50 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quarto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quarto Programa do Segundo Plano de Opções ("Quarto Programa do Segundo Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, contempla a outorga de 680.467 opções. O preço de exercício de cada opção no Quarto Programa do Segundo Plano é de R\$22,57 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quarto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quinto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quinto Programa do Segundo Plano de Opções ("Quinto Programa do Segundo Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 8 de agosto de 2022, contempla a outorga de 1.774.418 opções. O preço de exercício de cada opção no Quinto Programa do Segundo Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quinto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Sexto Programa do Segundo Plano de Opções

O Sexto Programa do Segundo Plano de Opções ("Sexto Programa do Segundo Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 8 de agosto de 2022, contempla a outorga de 1.514.999 opções. O preço de exercício de cada opção no Sexto Programa do Segundo Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. Cumpre

12.9 Outras informações relevantes

destacar que todas as opções contempladas pelo Sexto Programa do Segundo Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

TERCEIRO PLANO DE OPÇÕES

O Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações ("Terceiro Plano de Opções") foi aprovado pelos acionistas da Companhia reunidos em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 10 de março de 2017 ("Terceiro Plano de Opções"). O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da Companhia, incluindo o Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a) a outorga de opções que resultem em um máximo de 11.679.389 ações preferenciais; (b) um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (c) o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*.

O Plano prevê ainda que o Conselho de Administração poderá aprovar diferentes Programas, determinando o preço de exercício das opções para cada um destes programas. Em cada Programa, o Conselho de Administração definirá as outorgas entre os diretores estatutários elegíveis, considerando, entre outros fatores, o atingimento de certas metas a serem estabelecidas pelo Conselho de Administração, com auxílio do Comitê de Remuneração e o interesse em reter o participante selecionado. No caso do Sr. David Neeleman, sua outorga de opções está condicionada à manutenção de cargo na Diretoria ou no Conselho de Administração da Companhia.

O Conselho de Administração definirá se a Companhia irá emitir novas ações ou utilizar ações em tesouraria para liquidação dos exercícios de opções.

Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções ("Primeiro Programa do Terceiro Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 14 de março de 2017, contempla a outorga de 9.343.510 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Terceiro Plano é de R\$11,85 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Terceiro Plano foi outorgada.

QUARTO PLANO DE OPÇÕES

O Quarto Plano de Opções de Compra de Ações ("Quarto Plano de Opções") foi aprovado pelos acionistas da Companhia reunidos em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 9 de setembro de 2022. O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da Companhia, incluindo o Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a.i) a outorga de opções que resultem em um máximo de 13.800.000 ações preferenciais; (a.ii) um período aquisitivo total (*vesting*) de 3 anos no Primeiro Programa, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 33,33% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (a.iii) sem prazo de exercício; e (b.i) um período aquisitivo total (*vesting*) de 1 ano no Segundo Programa, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer 100% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (b.ii) sem prazo de exercício.

Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções

O Primeiro Programa do Quarto Plano de Opções ("Primeiro Programa do Quarto Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 19 de agosto de 2022, contempla a outorga de 8.900.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Quarto Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Quarto Plano foi outorgada.

Segundo Programa do Quarto Plano de Opções

O Segundo Programa do Quarto Plano de Opções ("Segundo Programa do Quarto Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração em 19 de agosto de 2022, contempla a outorga de 4.900.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Quarto Plano é de R\$11,07 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Segundo Programa do Quarto Plano foi outorgada.

QUINTO PLANO DE OPÇÕES

O quinto plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de emissão da Companhia ("Quinto Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 7 de julho de 2023. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Quinto Plano de Opções os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Quinto Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Quinto Plano de Opções.

12.9 Outras informações relevantes

Primeiro Programa do Quinto Plano de Opções

O Primeiro Programa do Quinto Plano de Opções ("Primeiro Programa do Quinto Plano"), aprovado pelo Conselho de Administração da Companhia em 7 de julho de 2023, contempla a outorga de 1.800.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa do Quinto Plano é de R\$15,60 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Quinto Plano de Opções

O Segundo Programa do Quinto Plano de Opções ("Segundo Programa do Quinto Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 23 de outubro de 2024, contempla a outorga de 2.000.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa do Quinto Plano é de R\$ 4,04 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Quinto Plano de Opções

O Terceiro Programa do Quinto Plano de Opções ("Terceiro Programa do Quinto Plano"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de novembro de 2024, outorga datada em 14 de novembro de 2024 contempla a outorga de 2.200.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa do Quinto Plano é de R\$ 4,17 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa do Quinto Plano foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

PLANO DE OPÇÕES DE COMPRA DE AÇÕES

O Plano de Opções de Compra de Ações da Companhia ("MIP" e, em conjunto com o Primeiro Plano de Opções, o Segundo Plano de Opções, o Terceiro Plano de Opções, o Quarto Plano de Opções e o Quinto Plano de Opções, os "Planos de Outorga de Opção de Compras de Ações") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 25 de fevereiro de 2025. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do MIP os Beneficiários, (i) os membros do Conselho de Administração da Azul, que não participam da Diretoria da Azul, incluindo o Presidente do Conselho de Administração; (ii) os membros da Diretoria da Azul; e (iii) empregados e outros executivos da Companhia, que sejam selecionados pelo Conselho de Administração, após a aprovação pelo Comitê de Remuneração. O MIP é administrado pelo Conselho de Administração com o apoio do Comitê de Remuneração.

Primeiro Programa do MIP

O Primeiro Programa do Plano de Opções de Compra de Ações ("Primeiro Programa do MIP"), aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de março de 2025, contempla a outorga de até 7% (sete por cento) (em bases totalmente diluídas) das opções definidas dentro do próprio MIP. O preço de exercício de cada 1.000 (mil) opções no Primeiro Programa do MIP é de R\$3,30. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa do MIP serão efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

A partir de sua aprovação, o MIP revogou todos os demais Planos de Remuneração Baseado em Ações, bem como seus respectivos programas. Assim, não serão realizadas novas outorgas no âmbito de tais programas, permanecendo válidas apenas as outorgas já concedidas até a data de entrada em vigor do MIP. Nenhuma ação será emitida, entregue ou transferida além daquelas estritamente necessárias à liquidação das outorgas existentes.

PRIMEIRO PLANO DE AÇÕES RESTRITAS

O primeiro plano de outorga de ações preferenciais de emissão da Companhia ("Primeiro 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 emissão da Companhia.

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

12.9 Outras informações relevantes

quantidade de Ações Restritas a ser outorgada a cada Beneficiário; e (ii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Plano de Ações Restritas. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, acelerar o período aquisitivo do direito às Ações Restritas outorgadas, bem como modificar o período de exercício do direito às Ações Restritas, conforme estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Em 3 de outubro de 2017, os acionistas da Companhia reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao Plano de Ações Restritas para refletir as seguintes alterações: (i) incluir a faculdade da Companhia de, ao final de cada ano do período aquisitivo das ações restritas, a seu exclusivo critério: (a) liquidar suas obrigações decorrentes do Plano de RSU em dinheiro, ou (b) entregar as ações restritas aos beneficiários do Plano de RSU, mediante alienação de ações mantidas em tesouraria, por meio de operação privada; (ii) realizar alterações na sua redação para ajustar o significado de “Comitê de Remuneração” para refletir a sua atuação na organização, administração e interpretação de quaisquer planos de incentivos lastreados em ações da Companhia; (iii) excluir os termos definidos “IPO” e “Lock-up Period”, bem como as cláusulas que os mencionavam, tendo em vista a sua inaplicabilidade; (iv) refletir a competência do Conselho de Administração da Companhia para aprovação e alteração dos programas de ações restritas da Companhia, bem como a outorga das ações restritas; (v) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração quanto ao envio da minuta do Contrato de Ações Restritas e a coordenação das partes para a sua assinatura; e (vi) alterar o número total de ações restritas que podem ser objeto de outorga nos termos do Plano de RSU de 934.591 (novecentas e trinta e quatro mil, quinhentas e noventa e uma) para 1.869.182 (um milhão, oitocentas e sessenta e nove mil, cento e oitenta e duas) ações.

Em 26 de abril de 2019, os acionistas da Companhia, seguindo a recomendação do Comitê de Remuneração e do Conselho de Administração, aprovaram um aditamento ao Plano de RSU com o objetivo de definir o valor máximo de Ações Restritas que pode estar sujeito a concessão anual sob o Plano RSU como 0,10% do total de ações preferenciais emitidas pela Companhia.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas (“Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, estabelece um valor global de ações destinadas ao Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$10.241 mil. Os beneficiários do Primeiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R\$21,00, totalizando 487.670 ações concedidas.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Plano de Ações Restritas (“Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, estabelece um valor global de ações destinadas ao Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$6.180 mil. Os beneficiários do Segundo Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R\$21,00, totalizando 294.286 ações concedidas.

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas (“Terceiro Programa – Primeiro Plano de Ações Restritas”), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, estabelece um valor global de ações destinadas ao Terceiro Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas correspondente a R\$7.416 mil. Os beneficiários do Terceiro Programa- Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R\$21,00, totalizando 367.184 ações concedidas.

Quarto Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

12.9 Outras informações relevantes

O Quarto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, estabelece que 285.064 ações serão destinadas ao Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quarto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quinto Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 7 de agosto de 2018, estabelece que 291.609 ações serão destinadas ao Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quinto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Sexto Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Sexto Programa do Plano de Ações Restritas ("Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 5 de agosto de 2019, estabelece que 170.000 ações serão destinadas ao Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Sexto Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Sétimo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Sétimo Programa do Plano de Ações Restritas ("Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 7 de julho de 2022, estabelece que 335.593,00 ações serão destinadas ao Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Sétimo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Oitavo Programa do Primeiro Plano de Ações Restritas

O Oitavo Programa do Plano de Ações Restritas ("Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de novembro de 2024, estabelece que 335.751 ações serão destinadas ao Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Oitavo Programa - Primeiro Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

SEGUNDO PLANO DE AÇÕES RESTRITAS

O segundo plano de outorga de ações preferenciais de emissão da Companhia ("Segundo Plano de Ações Restritas") e, em conjunto com o Primeiro Plano de Ações Restritas, os "Planos de Ações Restritas") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 19 de junho de 2020. De acordo com suas disposições, os Beneficiários estão qualificados para receber as ações preferenciais objeto do plano. O Segundo Plano de Ações Restritas deverá contemplar a outorga anual de até 0,50% (cinco décimos por cento) das ações preferenciais de emissão da Companhia no ano de 2020, e 0,20% (dois décimos por cento) nos anos seguintes.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Primeiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 19 de junho de 2020, estabelece que 1.382.582 ações serão destinadas ao Primeiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Primeiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos

12.9 Outras informações relevantes

serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 9 de agosto de 2021, estabelece que 300.000 ações serão destinadas ao Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Segundo Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 7 de julho de 2022, estabelece que 671.186 ações serão destinadas ao Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Terceiro Programa - Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Quarto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 7 de julho de 2023, estabelece que 500.000 ações serão destinadas ao Quarto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quarto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

Quinto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Segundo Plano de Ações Restritas ("Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 23 de outubro de 2024, estabelece que 671.502 ações serão destinadas ao Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas. Os beneficiários do Quinto Programa – Segundo Plano de Ações Restritas adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

PRIMEIRO PLANO DE OPÇÃO VIRTUAL DE COMPRA DE AÇÕES

Em 7 de agosto de 2018, o Comitê de Remuneração aprovou o Primeiro Plano de Opção Virtual de Compra de Ações, conforme ratificação do Conselho de Administração em 6 de novembro de 2018 ("Phantom Shares" e "Primeiro Plano de Phantom Shares", respectivamente). 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 da Companhia.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Phantom Shares

O Primeiro Programa de Phantom Shares ("Primeiro Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares"), 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 - Primeiro Plano de Phantom Shares é de R\$20,43 por ação virtual.

12.9 Outras informações relevantes

Segundo Programa do Primeiro Plano de Phantom Shares

O Segundo Programa de Phantom Shares ("Segundo Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares"), aprovado pelo Conselho de Administração em 5 de agosto de 2019, contempla a outorga de 405.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Segundo Programa - Primeiro Plano de Phantom Shares é de R\$42,09 por ação virtual.

SEGUNDO PLANO DE OPÇÃO VIRTUAL DE COMPRA DE AÇÕES

Em 30 de abril de 2020, o Comitê de Remuneração aprovou o Segundo Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Segundo Plano de Phantom Shares" e, em conjunto com o Primeiro Plano de Phantom Shares, os "Planos de Phantom Shares", que, em conjunto com os Planos de Outorga de Opção de Compras de Ações, os "Planos de Opção"). O plano consiste em uma remuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações, uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano. Esses valores são registrados como uma provisão a pagar, com sua contrapartida no resultado do exercício, com base no valor justo das Phantom Shares outorgadas e pelo período de aquisição ao direito de exercício (*vesting period*). O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

As opções emitidas de Phantom Shares exigem um período de aquisição entre 3 e 4 anos, têm um tempo de duração entre seis e oito anos e o preço de exercício deve ser igual ao menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Primeiro Programa do Segundo Plano Phantom Shares ("Primeiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares"), aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020, contempla a outorga de 3.250.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$10,35 por ação virtual.

Segundo Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Segundo Programa do Segundo Plano Phantom Shares ("Segundo Programa – Segundo Plano de Phantom Shares"), aprovado pelo Conselho de Administração em 30 de abril de 2020, contempla a outorga de 1.600.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Segundo Programa - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$10,35 por ação virtual.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Phantom Shares

O Terceiro Programa do Segundo Plano Phantom Shares ("Terceiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares"), aprovado pelo Conselho de Administração em 9 de agosto de 2021, contempla a outorga de 580.000 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Terceiro Programa - Segundo Plano de Phantom Shares é de R\$33,99 por ação virtual.

Em 8 e 19 de agosto de 2022, o Conselho de Administração aprovou o cancelamento da outorga de opções virtuais no valor de R\$ 538 milhões, vinculadas ao Terceiro Programa do Segundo Plano Virtual de Opção de Compra de Ações, bem como o cancelamento da outorga de opções virtuais no valor de R\$ 2,7 milhões e R\$ 1,4 milhão, vinculadas, respectivamente, ao Primeiro e Segundo Programas do Segundo Plano Virtual de Opção de Compra de Ações.

NOVO PLANO DE OUTORGA DE AÇÕES RESTRITAS

Em 22 de janeiro de 2026, a administração da Companhia convocou Assembleia Geral Extraordinária de acionistas a ser realizada em 12 de fevereiro de 2026 para deliberar, entre outras matérias, sobre novo Plano de Outorga de Ações Restritas da Companhia, cuja eficácia estará condicionada à consumação do Plano do Chapter 11 ("Novo Plano de Ações Restritas" e, em conjunto com os Planos de Opção e os Planos de Ações Restritas, os "Planos de Remuneração Baseados em Ações").

Para informações adicionais, consulte o item "8.4. Plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e diretoria estatutária, em vigor no último exercício social e previsto para o exercício social corrente" do Formulário de Referência da Companhia.

O quadro a seguir ilustra a hipótese de diluição máxima, com base no patrimônio líquido da Companhia em 30 de setembro de 2025, considerando os efeitos (i) do Evento Subsequente; (ii) dos Eventos Oferta de Equitização; (iii) da Segunda Oferta Pública; (iv) da Extinção das Notas DIP; (v) da Oferta de *Exit Financing*;

12.9 Outras informações relevantes

(v) do exercício dos Bônus de Subscrição GUC; (vi) do exercício dos Bônus Investidores Estratégicos e (vii) do exercício de todas as opções e ações restritas passíveis de outorga, no âmbito dos Planos de Remuneração Baseados em Ações.

	Em R\$, exceto % e nº de ações
Preço por Ação ⁽¹⁾	0,00010965664638877200
Quantidade total de ações de emissão da Companhia em 31 de dezembro de 2024	
Ações ordinárias	928.965.058
Ações preferenciais	335.750.796
Quantidade total de ações de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025	
Ações ordinárias	2.128.965.121
Ações preferenciais	896.039.753
Quantidade total de ações ordinárias de emissão da Companhia após a conversão das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização e o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização ⁽²⁾	9.253.144.094.911
Quantidade total de ações ordinárias de emissão da Companhia após a conversão das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização, o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização e a conclusão da Segunda Oferta Pública ⁽³⁾	54.730.851.778.811
Quantidade total de ações ordinárias de emissão da Companhia após a conversão das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização, o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização e a conclusão da Segunda Oferta Pública, considerando a emissão das ações ordinárias passíveis de serem emitidas em razão do exercício dos Bônus de Subscrição GUC ⁽⁴⁾	56.098.736.216.747
Quantidade total de ações ordinárias de emissão da Companhia após a conversão das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização, o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização e a conclusão da Segunda Oferta Pública, considerando a emissão das ações ordinárias passíveis de serem emitidas em razão do exercício dos Bônus Investidores Estratégicos ⁽⁵⁾	60.700.622.162.625
Quantidade total de ações ordinárias passíveis de serem emitidas no âmbito dos Planos de Remuneração Baseados em Ações ⁽⁶⁾	4.679.956.532.528
Preço de exercício no âmbito dos Planos de Remuneração Baseados em Ações ⁽⁶⁾	n.a.
Quantidade total de ações ordinárias após emissões acima⁽⁷⁾	66.748.463.133.089
Valor patrimonial contábil por ação de emissão da Companhia em 31 de dezembro de 2024 ⁽⁸⁾	
Por ação ordinária	(1,16564326810367000000)
Por ação preferencial	(87,42324510777560000000)
Valor patrimonial contábil por ação de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ⁽⁹⁾	
Por ação ordinária	(0,39529741115881500000)
Por ação preferencial	(29,64730583691110000000)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o Evento Subsequente	(0,41245579280547500000)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o Evento Subsequente e os Eventos da Oferta de Equitização ⁽¹⁰⁾	(0,00204892666090067000)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o Evento Subsequente, os Eventos da Oferta de Equitização, a Segunda Oferta Pública, a Extinção das Notas DIP e a Oferta de <i>Exit Financing</i> ⁽¹¹⁾⁽¹²⁾	(0,00026279374025987700)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o exercício dos Bônus de Subscrição GUC ⁽⁴⁾	(0,00024840601460307800)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o exercício dos Bônus Investidores Estratégicos ⁽⁵⁾	(0,00022616407801855600)
Valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 ajustado para refletir o Evento Subsequente, a conversão obrigatória da totalidade das Debêntures Conversíveis, a Oferta de Equitização, o exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização, a Segunda Oferta Pública e a emissão das ações no âmbito dos Planos de Remuneração Baseados em Ações ⁽¹¹⁾⁽¹²⁾⁽¹⁵⁾	(0,00024209273792724200)
Aumento do valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025 para os atuais acionistas para refletir todos os eventos acima	(0,00019896545724792800)
Diluição do valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia para os novos investidores para refletir todos os eventos acima	(0,00030862210363669900)
Percentual de diluição imediata resultante de todos os eventos acima⁽¹³⁾⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾	(281,44%)

(1) Com base no Preço por Ação de R\$0,00010965664638877200.

(2) Considera (i) as 102.087.603.241.650 novas ações ordinárias emitidas no âmbito da conversão das Debêntures Conversíveis; (ii) as 723.861.340.715 novas ações ordinárias e 723.861.340.715 novas ações preferenciais emitidas no âmbito da Oferta de Equitização; e (iii) as 10.390.846.154.360 novas ações ordinárias e 7.018.994.185.085 novas ações preferenciais emitidas no âmbito do exercício dos Bônus de Subscrição da Oferta de Equitização. A quantidade de ações preferenciais foi ajustada para considerar a Conversão.

(3) Considera as emissões descritas na nota 2 acima e as 45.477.707.683.900 Ações emitidas no âmbito da Oferta.

(4) Considera as emissões descritas na nota 2 acima e as 45.477.707.683.900 Ações emitidas no âmbito da Oferta, bem como a emissão das 1.367.884.437.936 ações ordinárias passíveis de serem emitidas em razão do exercício dos Bônus de Subscrição GUC.

(5) Considera as emissões descritas na nota 2 acima e as 45.477.707.683.900 Ações emitidas no âmbito da Oferta, bem como a emissão das 5.969.770.383.814 ações ordinárias passíveis de serem emitidas em razão do exercício dos Bônus Investidores Estratégicos.

(6) São passíveis de serem emitidas 350.088.504.890.267 ações ordinárias no âmbito dos Planos Remuneração Baseado em Ações. É importante ressaltar que as condições específicas de outorga e demais termos e condições aplicáveis, ainda não foram definidas ou aprovadas pelos órgãos competentes.

(7) Considera o Grupamento, aprovado em sede de Assembleia Geral Extraordinária no dia 12 de fevereiro de 2026 e não considera eventuais ações emitidas decorrentes do exercício de direitos de preferência derivados das emissões dos Bônus de Subscrição GUC e dos Bônus Investidores Estratégicos.

(8) O valor patrimonial contábil por ação ordinária ou preferencial de emissão da Companhia representa o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias ou preferenciais de emissão da Companhia em 31 de dezembro de 2024, conforme o caso.

(9) O valor patrimonial contábil por ação ordinária ou preferencial de emissão da Companhia representa o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias ou preferenciais de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025, conforme o caso.

12.9 Outras informações relevantes

- (10) O valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia representa o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025. Na referida data, a Companhia possuía ações ordinárias e ações preferenciais. Para fins de apresentação do valor patrimonial contábil por ação ordinária em base ajustada na presente data, o cálculo foi ajustado para refletir o Evento Subsequente e os Eventos Oferta de Equitização, bem como a Conversão, de modo que, na base ajustada, o capital social passou a ser representado exclusivamente por ações ordinárias. A Conversão não implicou alteração do valor do patrimônio líquido contábil da Companhia, afetando exclusivamente a quantidade total de ações ordinárias.
- (11) O valor patrimonial contábil por ação ordinária de emissão da Companhia representa o valor do patrimônio líquido consolidado da Companhia, dividido pelo número total de ações ordinárias de emissão da Companhia em 30 de setembro de 2025. Na referida data, a Companhia possuía ações ordinárias e ações preferenciais. Para fins de apresentação do valor patrimonial contábil por ação ordinária em base ajustada na presente data, o cálculo foi ajustado para refletir o Evento Subsequente, os Efeitos Oferta de Equitização, a Oferta, a Extinção das Notas DIP e a Oferta de Exit Financing, bem como a Conversão, de modo que, na base ajustada, o capital social passou a ser representado exclusivamente por ações ordinárias. A Conversão não implicou alteração do valor do patrimônio líquido contábil da Companhia, afetando exclusivamente a quantidade total de ações ordinárias.
- (12) Considera (i) o montante total de US\$1.660.167.402,75 (R\$8.694.296.688,20, considerando a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 de R\$5,2370 para cada US\$1,00) integralizado por meio das Notas DIP; e (ii) o recebimento dos recursos líquidos da Oferta de Exit Financing, após a dedução das comissões, tributos e despesas devidas pela Companhia no âmbito da Oferta de Exit Financing, no montante de US\$1.375.000.000,00 (R\$7.200.875.000,00 considerando a taxa de câmbio PTAX – venda (R\$/US\$) apurada pelo BACEN em 18 de fevereiro de 2026 de R\$5,2370 para cada US\$1,00).
- (13) Para os fins aqui previstos, diluição representa a diferença entre o Preço por Ação e o valor patrimonial líquido por ação imediatamente após a conclusão de todos os eventos descritos na tabela acima.
- (14) O cálculo da diluição percentual dos novos investidores é obtido por meio da divisão do valor da diluição dos novos investidores pelo Preço por Ação.
- (15) Não contempla qualquer impacto contábil no patrimônio líquido potencialmente decorrente da eventual emissão de ações no âmbito do Novo Plano de Ações Restritas, caso este venha a ser aprovado em assembleia geral extraordinária, tendo em vista que, na presente data, não é possível mensurar ou estimar de forma razoável tais efeitos, uma vez que as condições específicas de outorga e demais termos e condições aplicáveis, ainda não foram definidas ou aprovadas pelos órgãos competentes.

Custos de Distribuição

As despesas com advogados, traduções, taxas de registro e outras despesas descritas abaixo, bem como as comissões a serem pagas ao Coordenador da Oferta serão integralmente arcadas pela Companhia, nos termos do Contrato de Colocação.

A tabela abaixo indica as **comissões** da Segunda Oferta Pública:

Comissões	Valor total (R\$) ⁽¹⁾	Custo por Ação (R\$)	unitário
Comissão de Coordenação	997.409,12	0,000	
Comissão de Colocação	2.992.227,35	0,000	
Comissão de Garantia Firme de Liquidação	997.409,12	0,000	
Total de Comissões da Segunda Oferta Pública	4.987.045,58	0,000	

(1) Com base no Preço por Ação de R\$ 0,000109656646388772000, conforme ratificado na RCA de Homologação.

A tabela abaixo indica as **despesas** da Segunda Oferta Pública:

Despesas da Segunda Oferta Pública ⁽¹⁾	Valor Total (R\$) ⁽²⁾⁽³⁾	Custo unitário por Ação (R\$) ⁽²⁾⁽⁴⁾
Impostos, Taxas e Outros Tributos e Retenções	532.650,69	0,000
Taxas de Fiscalização da CVM	1.571.212,50	0,000
Taxa de Registro da ANBIMA	69.436,00	0,000
Taxas de Análise da B3	908.705,03	0,000
Taxas de Distribuição da B3	1.745.426,64	0,000
Despesas Advogados ⁽⁴⁾	1.500.000,00	0,000
Outras Despesas	2.544,70	0,000
Total de Despesas	6.329.975,56	0,000

(1) Despesas da Oferta assumidas pela Companhia e apresentadas considerando valores brutos.

(2) Com base no Preço por Ação de R\$ 0,000109656646388772000, conforme ratificado na RCA de Homologação.

(3) Os valores apresentados refletem ajustes de arredondamento e, assim, os totais apresentados podem não corresponder à soma aritmética dos números que os precedem.

(4) Despesas dos consultores legais da Companhia e do Coordenador da Oferta.

No contexto da Segunda Oferta Pública, não houve outra remuneração devida pela Companhia ao Coordenador da Oferta, exceto pela remuneração descrita acima, bem como não existe nenhum outro tipo de remuneração que dependa do Preço por Ação.

Direitos, Vantagens e Restrições das Ações

As Ações conferirão a seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos atuais

12.9 Outras informações relevantes

titulares de ações ordinárias de emissão da Companhia, nos termos previstos no Estatuto Social, na Lei das Sociedades por Ações e no Regulamento do Nível 2, conforme vigentes nesta data, dentre os quais se incluem os seguintes:

- (i) direito a voto nas assembleias gerais da Companhia, sendo que cada ação ordinária corresponde a um voto;
- (ii) observadas as disposições aplicáveis da Lei das Sociedades por Ações, direito ao dividendo mínimo obrigatório, em cada exercício social, não inferior a 25% do lucro líquido de cada exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e dividendos adicionais eventualmente distribuídos por deliberação da assembleia geral ou pelo Conselho de Administração;
- (iii) no caso de liquidação da Companhia, direito ao recebimento dos pagamentos relativos ao remanescente do seu capital social, na proporção da sua participação no referido capital social da Companhia, nos termos do artigo 109, inciso II, da Lei das Sociedades por Ações;
- (iv) fiscalização da gestão da Companhia, nos termos previstos na Lei das Sociedades por Ações;
- (v) direito de preferência na subscrição de novas ações, conforme conferido pelo artigo 109, inciso IV, da Lei das Sociedades por Ações; e
- (vi) todos os demais benefícios conferidos aos titulares das ações ordinárias pela Lei das Sociedades por Ações, pelo Regulamento do Nível 2 e pelo Estatuto Social.

13.1 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário	Cargo do responsável	Status	Justificativa
Alexandre Wagner Malfitani	Diretor de Relações com Investidores	Registrado	
John Peter Rodgerson	Diretor Presidente	Registrado	

13.1 Declaração do diretor presidente

13.1. Declaração individual do Diretor Presidente, atestando que:

DECLARAÇÃO

John Peter Rodgerson, norte-americano, casado, administrador, portador da cédula de identidade RNE nº V55884-M (CGPI/DIREX/DPF), inscrito no CPF/MF sob o nº 233.337.188-98, com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, na qualidade de Diretor-Presidente da Azul S.A., sociedade anônima de capital aberto, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.305.994/0001-29, com registro na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP sob o NIRE 35.300.361.130, e na CVM sob o nº 24112, vem, para todos os fins e efeitos de direito, declarar que:

- i. Revisou o formulário de referência da Companhia, a ser arquivado junto à CVM nesta data;
- ii. Todas as informações contidas no formulário de referência atendem ao disposto na Resolução CVM nº 80, de 29 de março de 2022, em especial nos artigos 15 a 20; e que
- iii. As informações nele contidas retratam de modo verdadeiro, preciso e completo as atividades da Companhia e dos riscos inerentes às suas atividades.

Sendo o suficiente para o momento e com votos de elevada estima, firma-se a presente.

DocuSigned by:
JOHN PETER RODGERSON
4D87982D031245A...
John Peter Rodgerson
Diretor-Presidente da Azul S.A.

13.1 Declaração do diretor de relações com investidores

13.1. Declaração individual do Diretor de Relações com Investidores, atestando que:

DECLARAÇÃO

Alexandre Wagner Malfitani, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº 15.128.472, emitida pela SSP/SP, inscrito no CPF/MF sob o nº 131.854.718-06, com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, na qualidade de Diretor Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores da Azul S.A., sociedade anônima de capital aberto, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.305.994/0001-29, com registro na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP sob o NIRE 35.300.361.130, e na CVM sob o nº 24112, vem, para todos os fins e efeitos de direito, declarar que:

- i. Revisou o formulário de referência da Companhia, a ser arquivado junto à CVM nesta data;
- ii. Todas as informações contidas no formulário de referência atendem ao disposto na Resolução CVM nº 80, de 29 de março de 2022, em especial nos artigos 15 a 20; e que
- iii. As informações nele contidas retratam de modo verdadeiro, preciso e completo as atividades da Companhia e dos riscos inerentes às suas atividades.

Sendo o suficiente para o momento e com votos de elevada estima, firma-se a presente.

DocuSigned by:
Alexandre Wagner Malfitani
FEF817BEABCF4C5...
Alexandre Wagner Malfitani
Diretor Vice-Presidente Financeiro e
Diretor de Relações com Investidores da Azul S.A.

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

Documento não preenchido.