

Índice

2. Comentário dos diretores	
2.1 Condições financeiras e patrimoniais	1
2.2 Resultados operacional e financeiro	17
2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases	20
2.4 Efeitos relevantes nas DFs	21
2.5 Medições não contábeis	23
2.6 Eventos subsequentes as DFs	28
2.7 Destinação de resultados	29
2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs	31
2.9 Comentários sobre itens não evidenciados	33
2.10 Planos de negócios	34
2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional	43
5. Política de gerenciamento de riscos e controles internos	
5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado	45
5.2 Descrição dos controles internos	50
5.3 Programa de integridade	58
5.4 Alterações significativas	65
5.5 Outras informações relevantes	66

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

2.1 - Condições Financeiras e Patrimoniais Gerais

As avaliações e opiniões aqui constantes traduzem a visão e percepção de nossos diretores sobre nossas atividades, negócios e desempenho. Os valores constantes neste item 2.1 foram extraídos das nossas demonstrações financeiras consolidadas referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023.

A discussão a seguir contém declarações sobre estimativas futuras que refletem as expectativas atuais da companhia e que envolvem riscos e incertezas. Os resultados futuros e o calendário dos eventos podem diferir materialmente daqueles contidos nestas declarações devido a uma série de fatores, incluindo, sem limitações, outros assuntos estabelecidos neste Formulário de Referência.

As informações financeiras contidas nos itens 2.1 a 2.11 podem ser lidas em conjunto com nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas para o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e suas respectivas notas explicativas. As demonstrações financeiras consolidadas da companhia foram elaboradas e estão apresentadas conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil, emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis ("CPC"), aprovadas pela Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), e também de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro ("IFRS") emitidas pelo International Accounting Standards Board ("IASB").

A administração, após análise das operações e negócios da Embraer concluiu que o dólar norte-americano ("US\$" ou "dólar") é a sua moeda funcional. O contexto se deu ao analisar o ambiente econômico onde a companhia está inserida e em consequência a moeda inserida nesse contexto, uma vez que tal moeda influencia nos preços de bens e serviços, nas forças competitivas e regulamentos de seu país de origem, nos custos de fornecimento de produtos e serviços e na captação ou recebimento de recursos financeiros.

No segmento da Aviação Comercial, a extensa interrupção do tráfego causada pela COVID afetou as operações dos nossos clientes em todo o mundo. Embora o volume global de tráfego aéreo comercial em 2023 tenha recuperado para 97% dos níveis de 2019 até dezembro de 2023, como mostra o relatório de análise do mercado de passageiros aéreos publicado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), ainda estamos abaixo da nossa taxa de entrega de aeronaves comerciais pré-COVID.

A principal restrição para atingir os números pré-COVID está nas interrupções da cadeia de suprimentos que afetaram nosso setor em uma escala maior como efeito da pandemia e que afetam a capacidade de nossos fornecedores de entregar peças e mercadorias para nós em tempo hábil, afetando, portanto, nosso cronograma de entrega e a capacidade de cumprir contratos. As restrições da cadeia de suprimentos afetaram o crescimento de nossas entregas e, apesar da venda de 74 aeronaves na Aviação Comercial em 2023, as entregas nos segmentos Comercial e Executivo ficaram abaixo de nossas expectativas internas para 2023. Para continuar

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

a nos recuperar da escassez de fornecimento, estamos discutindo ativamente maneiras de garantir a capacidade de entregar os volumes negociados com nossos fornecedores.

Além disso, espera-se que a escassez de pilotos nos Estados Unidos continue afetando as entregas do nosso programa E175 pelo menos no próximo ano. A maioria das partes interessadas do setor, inclusive nós e algumas de nossas companhias aéreas clientes, espera uma normalização por volta de 2025.

Em 2023, o segmento de Aviação Executiva continuou a testemunhar os impactos de uma cadeia de suprimentos globalmente interrompida, que é uma repercussão da pandemia que afetou o setor de aviação em uma escala maior. Apesar dos esforços contínuos de todo o setor para mitigar as discontinuidades no fornecimento, ainda há desafios significativos para aumentar os níveis de produção e fornecer disponibilidade de peças para a manutenção da frota. A situação vem melhorando progressivamente à medida que continuamos a monitorar de perto esses riscos e a controlar a cadeia de suprimentos, a fim de melhorar a previsibilidade futura. Em 2023, embora não tenhamos atingido as entregas de aeronaves executivas esperadas, tivemos um dos maiores crescimentos do setor nesse aspecto, com um aumento de 13% nas entregas em comparação com o ano anterior, atingindo 115 unidades.

No segmento de Defesa & Segurança, à luz do atual cenário geopolítico, houve um aumento nos gastos globais com defesa, o que aumentou nossa base de clientes e impactou nosso segmento de Defesa & Segurança. Estamos bem-posicionados para fornecer soluções altamente eficazes, criando oportunidades de vendas para nosso segmento de Defesa & Segurança, especialmente nas áreas de plataformas de aeronaves, software crítico, comando, controle, comunicações e inteligência (C4I) e sensores em todos os domínios (ar, mar, terra, espaço e segurança cibernética). Além disso, em 2023, nosso programa C-390 Millennium ganhou um bom impulso de vendas, considerando o contrato assinado com a Coreia do Sul e sua seleção pela Áustria e pela República Tcheca. Além disso, à medida que a frota global de aeronaves militares de transporte tático atinge sua idade de aposentadoria, esperamos que o C-390 Millennium conquiste uma fatia considerável do mercado de substituição dessas aeronaves.

No segmento de Serviços & Suporte, dada a expansão de nosso negócio e a frota diversificada que atende a vários perfis de clientes, juntamente com a crescente demanda por serviços à medida que a frota envelhece, a unidade está bem-posicionada para obter lucratividade nos próximos anos. O crescimento da receita do segmento constitui aproximadamente 30% do total do grupo Embraer, com um CAGR de 7,4% nos últimos 6 anos, o que indica sua importância e sua natureza de alto crescimento dentro da Embraer.

A dependência de contratos de longo prazo, eventos de manutenção ativa, vendas de peças e treinamento contribui para a estabilidade da receita. Fatores como a taxa de renovação dos contratos, a margem favorável e a estabilidade da receita de manutenção e treinamento aumentam a lucratividade sustentada. Além disso, a OGMA oferece diversificação multimarcas

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

com serviços de manutenção, reparos e operações (MRO) e reparo para clientes Embraer e não-Embraer, o que fortalece ainda mais a competitividade do negócio.

(a) Condições financeiras e patrimoniais gerais

Indicadores patrimoniais

A seguir os principais indicadores patrimoniais da Embraer, dos últimos dois exercícios sociais:

Destaques consolidados	Em 31 de dezembro de	
Valores em R\$ milhões	2023	2022
Disponível ⁽¹⁾	11.236,3	12.946,4
Contas a receber de clientes, líquida	1.069,9	1.070,8
Financiamentos a clientes	303,6	528,0
Estoques	12.761,7	12.152,1
Ativo permanente ⁽²⁾	20.420,0	20.730,3
Fornecedores	3.809,9	3.858,3
Fornecedores – Risco Sacado	181,9	143,4
Endividamento – Curto Prazo	615,1	1.609,9
Endividamento – Longo Prazo	13.358,4	15.103,6
Patrimônio líquido	14.714,2	14.736,8

(1) Inclui Caixa e equivalentes de caixa e Instrumentos financeiros ativos de curto prazo e longo prazo.

(2) Inclui Imobilizado, Direito de Uso, Intangível e Investimentos.

Ativos e passivos mantidos para venda	
Valores em R\$ milhões	Em 30 de abril 2022 ⁽¹⁾
Disponível ⁽²⁾	77,1
Contas a receber de clientes, líquidas	6,4
Estoques	296,9
Ativo permanente ⁽³⁾	670,6
Fornecedores	66,3

(1) Valores correspondente à alienação da totalidade da participação societária nas subsidiárias Embraer Portugal Estruturas Metálicas S.A. ("EEM") e Embraer Portugal Estruturas em Compósitos S.A. ("EEC") para a Aernnova Aerospace concluídas em 02 de maio de 2022. Conforme detalhado na Nota 15 às demonstrações financeiras padronizadas do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2022.

(2) Inclui caixa e equivalentes de caixa e investimentos financeiros ativos de curto e longo prazo.

(3) Inclui imobilizado, intangível e investimentos.

Para fins comparativos, os índices abaixo representam o total das contas de balanço patrimonial e demonstrativo de resultado que incluem os ativos e passivos mantidos para venda:

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Destaques consolidados	Em 31 de dezembro de	
Valores em R\$ milhões	2023	2022
Dívida / Patrimônio líquido	0,9	1,1
Giro dos estoques	1,7	1,5
Giro dos ativos	0,5	0,4
ROA ⁽¹⁾	1,5%	(1,8)%
ROE ⁽²⁾	5,3%	(6,5)%

(1) ROA – significa o retorno sobre os ativos (*Return on Assets*), calculado a partir do Lucro líquido / Ativo total.

(2) ROE – significa o retorno sobre o capital próprio da companhia (*Return on Equity*), calculado a partir do Lucro líquido / Patrimônio líquido.

ROA e ROE são calculados a partir do Lucro (Prejuízo) atribuído aos acionistas da Embraer.

(b) Estrutura de capital

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, o endividamento financeiro total foi superior à posição de caixa e equivalentes de caixa e investimentos financeiros em R\$2.737,1 milhões. Em 31 de dezembro de 2022, o endividamento financeiro total foi superior à posição de caixa e equivalentes de caixa e investimentos financeiros em R\$3.767,2 milhões. Apresentamos abaixo a relação entre nosso capital de terceiros, em relação ao patrimônio líquido, para os dois últimos exercícios sociais.

Para fins comparativos, os índices abaixo representam o total das contas de balanço patrimonial e demonstrativo de resultado:

Consolidado	Em 31 de dezembro de	
(Em R\$ milhões, exceto percentuais)	2023	2022
Patrimônio líquido (capital próprio)	14.714,2	14.736,8
Empréstimos e financiamentos (capital de terceiros) ¹	13.973,5	16.713,4
Capital de terceiros + capital próprio	28.687,7	31.450,3
Capital de terceiros / capital próprio	0,95	1,13

¹ Corresponde à soma do Passivo Circulante e Não Circulante ao final de cada exercício social.

(c) Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

A Embraer mantém capacidade de pagamento de todos os seus compromissos financeiros, apresentando uma sólida posição de caixa. Em 31 de dezembro de 2023, o caixa e equivalentes total consolidado atingiu a cifra de R\$11.236,3 milhões, comparado a R\$12.946,4 milhões em 2022.

No conceito líquido (caixa e equivalentes de caixa mais investimentos financeiros de curto e longo prazo menos endividamento financeiro) nesse mesmo período a companhia apresentou um saldo negativo (dívida líquida) de R\$2.737,1 milhões, comparado com 2022 onde o saldo negativo (dívida líquida) de R\$3.767,2 milhões. A geração operacional medida pelo EBITDA apresentou, em 2023, um resultado positivo de R\$2.577,0 milhões, resultando em uma relação de endividamento financeiro/EBITDA de 5,4. O EBITDA ajustado em 2023 apresentou um resultado de R\$2.758,8 milhões, com relação de endividamento financeiro/EBITDA ajustado de 5,1.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Para fins comparativos, os índices abaixo representam o total das contas de balanço patrimonial e demonstrativo de resultado:

Consolidado	Em 31 de dezembro de	
Valores em R\$ milhões	2023	2022
Endividamento líquido	2.737,1	3.767,2
Endividamento líquido sem Eve	3.887,6	5.387,6
EBITDA	2.577,0	418,7
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	2.758,8	2.350,5
Endividamento financeiro	13.973,5	16.713,4
Patrimônio líquido	14.714,2	14.736,8
Receitas (despesas) financeiras	(961,8)	(644,8)
Endividamento financeiro / EBITDA ajustado	5,1	7,1
EBITDA ajustado / receitas (despesas) financeiras	(2,9)	(3,6)
Endividamento financeiro / patrimônio líquido	0,9	1,1

(1) EBITDA ajustado: corresponde ao resultado operacional excluindo itens não recorrentes.

Quadro resumo da situação patrimonial em 31 de dezembro de 2023 e 2022:

Consolidado	Em 31 de dezembro de	
Valores em R\$ milhões	2023	2022
Ativo circulante	29.316,1	30.036,7
Realizável a longo prazo	2.465,1	2.151,3
Investimentos	136,4	64,2
Imobilizado	8.572,6	8.605,1
Direito de uso	426,0	339,6
Intangível	11.285,0	11.721,4
Total do ativo	52.201,2	52.918,3
Passivo circulante	17.746,1	16.786,7
Exigível a longo prazo	19.741,0	21.394,8
Patrimônio líquido	13.490,3	13.396,7
Participação dos não controladores	1.223,9	1.340,1
Total do passivo	52.201,2	52.918,3

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Ativos e passivos mantidos para venda	
Valores em R\$ milhões	30 de abril de 2022 ⁽¹⁾
Caixa e equivalentes de caixa	77,1
Contas a receber de clientes, líquidas	6,4
Estoques	296,9
Outros ativos ⁽²⁾	37,7
Imobilizado	669,8
Intangível	0,8
Direito de uso	0,5
Total do ativo mantido para venda	1.089,2
Fornecedores	66,3
Outros passivos ⁽³⁾	158,2
Total do passivo mantido para venda	224,5

(1) Valores correspondente à alienação da totalidade da participação societária nas subsidiárias Embraer Portugal Estruturas Metálicas S.A. ("EEM") e Embraer Portugal Estruturas em Compósitos S.A. ("EEC") para a Aernova Aerospace concluídas em 02 de maio de 2022. Conforme detalhado na Nota 15 às demonstrações financeiras padronizadas do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2022.

(2) Outros ativos inclui as rubricas: Investimentos financeiros, financiamento a clientes, ativos de contrato, depósitos em garantia, imposto de renda e contribuição social, outros ativos e imposto de renda e contribuição social diferidos.

(3) Outros Passivos inclui as rubricas: Passivo de arrendamento, contas a pagar, impostos e encargos sociais a recolher, imposto de renda e contribuição social, garantia financeira e de valor residual, receitas diferidas, provisões e imposto de renda e contribuição social diferidos.

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

Os investimentos consistem principalmente em recursos associados ao aprimoramento de aeronaves para os mercados de Aviação Comercial e Aviação Executiva, e de investimentos na capacidade industrial no Brasil e no exterior. Geralmente tais investimentos proveem de operações de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras e órgãos de financiamento, como o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, ou são caracterizados como contribuições de parceiros de risco e adiantamentos de clientes. Para maiores detalhes, vide item 2.1 (f) sobre níveis de endividamento da Companhia e as principais características das referidas dívidas.

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

A companhia possui uma Política de Gestão Financeira, aprovada pelo Conselho de Administração, que tem por objetivo estabelecer as diretrizes aplicáveis a todas as áreas de negócios, com foco na gestão das finanças corporativas, incluindo a gestão de fluxo de caixa e estrutura de capital, visando delimitar os riscos associados às operações financeiras e eventuais deficiências de liquidez.

A companhia encontra-se em uma situação de liquidez suficiente para atender às necessidades atuais de capital, para manutenção dos investimentos e capital de giro, incluindo (i) aprimoramento da família dos jatos executivos Phenom 100EX e 300E e Praetor 500 e 600, (ii)

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

desenvolvimento, certificação e aprimoramento da família de jatos E-2 e (iii) outros gastos de capital previstos.

Em uma situação de deficiência de liquidez, a companhia poderá acessar a estrutura de linha de crédito rotativo no valor de US\$650 milhões conforme descrito no item (i) e também acredita que poderá recorrer a estruturas de financiamento adicionais, tais como: emissão de *corporate bonds*, emissão de debêntures, financiamentos à importação e exportação, linhas de crédito fornecidas por agências de fomento no Brasil e linhas de crédito de bancos nacionais e internacionais, cujas disponibilidades estarão sujeitas às condições de mercado, como custo e crédito, vigentes no momento da contratação.

(f) Níveis de endividamento e as características de tais dívidas

Ao final de 2023, o endividamento financeiro total consolidado da companhia somava R\$13.973,5 milhões (frente a R\$16.713,4 milhões em 2022), dos quais 96,1% eram dívidas de longo prazo (90,4% em 2022). O custo médio ponderado da dívida denominada em dólares aumentou de 5,39% a.a. em 2022 para 6,33% a.a. em 2023, o custo médio ponderado da dívida denominada em Reais reduziu de 8,31% a.a. em 2022, para 7,11% em 2023 e o custo médio ponderado da dívida denominada em Euros era 5,16% a.a. em 2023, totalizando o custo médio ponderado total de 6,32%.

Perfil de vencimento do endividamento consolidado		
Ano	Valor em R\$ (milhares)	%
2025	133.016,3	1,0%
2026	228.713,8	1,7%
2027	5.013.999,3	37,6%
2028	4.168.339,5	31,2%
Após 2028	3.814.322,9	28,6%
Total	13.358.391,8	100,0%

i. Contratos de empréstimo e financiamento relevantes

Em fevereiro de 2017, a Embraer Netherlands Finance B.V. emitiu US\$750 milhões em notas garantidas (*guaranteed notes*) com taxa de juros nominal de 5,40% ao ano com vencimento em 01 de fevereiro de 2027. A companhia recomprou parte dos títulos em circulação no montante de US\$20,0 milhões em dezembro de 2022, permanecendo o saldo em aberto de US\$730,0 milhões em 31 de dezembro de 2022 e as demais condições inalteradas. Em agosto de 2023, a companhia recomprou US\$205,9 milhões de principal através da emissão de oferta pública para recompra das notas em circulação. Em dezembro de 2023, a companhia recomprou e cancelou US\$2,0 milhões de principal, permanecendo o saldo em aberto de US\$522,0 milhões em 31 de dezembro de 2023.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Em agosto de 2020, Embraer Aircraft Holding, Inc. e Embraer, como garantidora, celebraram contrato de garantia de capital de giro na modalidade de crédito rotativo, com o *Export-Import Bank of the United States* (“U.S. Exim Bank”) no total de US\$97,2 milhões, indexado a LIBOR de um mês + 1,4% a.a. e prazo de vencimento de um ano da data do primeiro desembolso e com uma opção de renovação de estender por um período de até 180 dias. Em novembro de 2021 US\$45,6 milhões foram recomprados pela companhia, permanecendo o saldo em aberto de US\$51,6 milhões em 31 de dezembro de 2021 e o prazo de vencimento foi alterado para agosto de 2023. Em junho de 2022, US\$41,6 milhões foram recomprados. Em agosto de 2023 passou a ser aplicado a taxa de juros variável de SOFR de um mês + 1,41% a.a. Em dezembro de 2023, a companhia decidiu renovar o contrato por mais três anos e recomprou o saldo remanescente em aberto de US\$10,0 milhões.

Em setembro de 2020, a Embraer Netherlands Finance B.V., empresa do grupo Embraer, emitiu US\$750,0 milhões em notas garantidas (*guaranteed notes*) com taxa de juros nominal de 6,95% a.a. com vencimento em 17 de janeiro de 2028. A companhia recomprou parte dos títulos em circulação no montante de US\$36,0 milhões. Em agosto de 2023, a companhia recomprou US\$237,6 milhões de principal através da emissão de oferta pública para recompra das notas em circulação, permanecendo em 31 de dezembro de 2023 o saldo em aberto de US\$479,2 milhões.

Em outubro de 2022, a Embraer Netherlands Finance B.V., empresa da Embraer, celebrou um novo contrato de financiamento ao capital de giro para exportações no valor total de US\$100 milhões junto ao *UK Export Finance*. A primeira tranche do financiamento foi desembolsada no mesmo mês no valor de US\$61,4 milhões com taxa de juros SOFR+0,75% a.a. e vencimento em junho de 2029. Em abril de 2023, houve a liberação da segunda tranche do financiamento no valor de US\$16,8 milhões com as mesmas condições contratuais da tranche anterior. Em 31 de dezembro de 2023 o saldo em aberto era de US\$63,9 milhões.

Em 15 de dezembro de 2022, a Embraer firmou um novo contrato com o Banco Nacional de Desenvolvimento Social – BNDES no total de R\$2,2 bilhões (US\$400,0 milhões) sob o programa BNDES-Exim com vencimento em dezembro de 2027. Em setembro de 2023, celebramos um contrato de financiamento à exportação junto ao BNDES no valor total de R\$987,3 milhões (US\$200 milhões). Em 31 de dezembro de 2023, possuíamos o total de US\$600 milhões de financiamento em aberto junto ao BNDES.

Em janeiro de 2023, a Embraer Netherlands Finance B.V., empresa da Embraer, celebrou um novo contrato de financiamento com o Citibank no montante total de US\$200,0 milhões para financiar operações de suprimentos nos Estados Unidos. Desembolsos sob esta linha de crédito serão realizados mediante a comprovação de compras de insumos. Essa linha de crédito é garantida pelo Export-Import Bank, a agência oficial de crédito à exportação dos Estados Unidos. Em 31 de dezembro de 2023 havia sido desembolsado o valor de US\$24,6 milhões.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Em julho de 2023, a Embraer Netherlands Finance B.V., empresa do grupo Embraer, emitiu US\$750 milhões em notas garantidas (guaranteed notes) com taxa de juros nominal de 7,00% ao ano com vencimento em 28 de julho de 2030. Esta operação é garantida integralmente e incondicionalmente pela Controladora. Em 31 de dezembro de 2023, o saldo em aberto era de US\$750 milhões.

ii. Outras relações de longo prazo com instituições financeiras

A companhia mantém relação de longo prazo com instituições financeiras em relação a instrumentos financeiros derivativos, garantias financeiras, risco sacado, leasing, convênios para execução dos pagamentos e recebimentos para garantir a atividade operacional da companhia, folha de pagamento dos colaboradores, dentre outros.

iii. Grau de subordinação entre as dívidas

Em garantia de parte dos financiamentos da companhia, foram oferecidos imóveis, benfeitorias, máquinas, equipamentos e garantias bancárias no montante total de R\$3.872,0 milhões (R\$2.456,6 milhões em 31 de dezembro de 2022). Para os financiamentos das controladas, foram constituídas garantias nas modalidades de fiança e aval da Controladora, que totalizavam em 31 de dezembro de 2023 o montante de R\$9.677,0 milhões (R\$16.214,9 milhões em 31 de dezembro de 2022). O endividamento da companhia em 31 de dezembro de 2023, totalizava R\$13.973,5 milhões, comparado a R\$16.713,4 milhões em 2022.

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 a alienação de controle societário

Descrevemos a seguir as restrições impostas à companhia e suas controladas nos contratos financeiros de longo prazo e de maior relevância para a companhia e suas controladas, em vigor em 31 de dezembro de 2023.

Nas notas emitidas pela companhia e suas controladas nos anos de 2017, 2020 e 2023 com os valores de emissão de US\$750,0 milhões cada uma, foram impostas limitações relativas a:

(A) Gravames/garantias

Não poderão ser dados em garantia os bens da companhia ou do garantidor (Embraer) a não ser que:

- (i) relacionados à compra de novos bens;
- (ii) dentro do curso normal de negócios em relação ao financiamento de aeronaves pelo garantidor a outra pessoa ou transações de importação/exportação;
- (iii) em face de dívidas do garantidor frente a BNDES e outros órgãos internacionais;

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

- (iv) detidos por empresas adquiridas;
- (v) já existentes, ou decorrentes de imposição legal ou decisão judicial;
- (vi) em razão de desenvolvimento relacionados a autoridades governamentais;
- (vii) já existentes sobre bens a serem adquiridos;
- (viii) sobre fundos para pagamento do principal, juros e quantias adicionais;
- (ix) decorrentes de *Capitalized Lease Obligations*; ou
- (x) em montante menor que 10% do capital próprio da companhia.

(B) Operações societárias

A companhia e o garantidor somente poderão participar de operação de fusão/incorporação e transferência de ativos, sem o aval dos detentores das notas, caso:

- (i) a sucessora assuma expressamente a obrigação de repagar do principal e juros e as demais obrigações;
- (ii) não ocorra qualquer Incumprimento;
- (iii) sejam entregues certificados de opiniões demonstrando que tal operação cumpre as condições precedentes impostas;
- (iv) a sucessora concorde em assumir quaisquer custos decorrentes, garantindo que os recebimentos dos detentores das notas não serão afetados.

É exigido em contratos assinados com o BNDES que a companhia mantenha medidas e ações destinadas a evitar ou corrigir danos ao meio ambiente, segurança e medicina do trabalho, mantendo em situação regular suas obrigações junto aos órgãos do meio ambiente, assim como observar, durante o período de vigência do contrato, o disposto na legislação aplicável às pessoas portadoras de deficiência.

Os contratos de financiamento classificados como não circulante estão sujeitos a cláusulas restritivas ("*covenants*"), alinhados com as práticas usuais de mercado, e incluem também restrições sobre a criação de novos gravames sobre bens do ativo, mudanças significativas no controle acionário da companhia, venda significativa de bens do ativo e pagamento de dividendos excedentes ao mínimo obrigatório por lei em casos de inadimplência nos financiamentos e nas transações com empresas controladas.

O contrato de financiamento firmado entre a companhia e o BNDES, em dezembro/2022, possui *covenant* financeiro. Em 31 de dezembro de 2023, a companhia estava em conformidade com a cláusula restritiva e a próxima obrigatoriedade de mensuração do indicador será realizada no fim do exercício de 2024.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

(g) Limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados

Em 31 de dezembro de 2023, existiam as seguintes linhas de financiamento contratadas, mas não desembolsadas.

Em outubro de 2022, a Embraer Aircraft Holding, Inc e Embraer Netherlands Finance B.V, empresas da Embraer firmaram um contrato de empréstimo de crédito rotativo para capital de giro no valor total de US\$650 milhões com vencimento em 13 de outubro de 2025 e participação de 14 instituições financeiras. A linha de crédito é garantida pela Embraer, e os empréstimos sob a linha de crédito acumularão juros a uma taxa composta de SOFR mais uma margem de 1,50% ou 1,85% ao ano, dependendo de nossa classificação corporativa no momento do desembolso. Até a data deste Relatório Anual, nem a Embraer Aircraft Holding, Inc nem a Embraer Netherlands Finance B.V incorreram em qualquer empréstimo sob a Linha de Crédito Rotativo.

Em dezembro de 2023, foi aprovado pelo BNDES a concessão de financiamento junto ao mesmo no total de R\$500,0 milhões no âmbito do programa BNDES Mais Inovação, Subprograma Investimento em Inovação. A consumação do financiamento está sujeita a condições precedentes e deverá ser realizada ao longo de 4,5 anos.

(h) Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras balanços patrimoniais consolidados

Demonstração do Resultado

(em R\$ milhões, exceto %)	31/12/2023	AV	31/12/2022	AV	AH 2023 x 2022
Receitas Líquidas	26.110,5	100,0%	23.448,8	100,0%	11,4%
Custo dos produtos vendidos e serviços prestados	(21.607,1)	(82,8)%	(18.738,8)	(79,9)%	15,3%
Lucro Bruto	4.503,4	17,2%	4.710,0	20,1%	(4,4)%
Receitas (despesas) operacionais					
Administrativas	(1.022,5)	(3,9)%	(954,2)	(4,1)%	7,2%
Comerciais	(1.569,5)	(6,0)%	(1.416,1)	(6,0)%	10,8%
Reversão (perda) de crédito esperada	49,0	0,2%	(84,7)	(0,4)%	(157,9)%
Pesquisas	(452,8)	(1,7)%	(566,7)	(2,4)%	(20,1)%
Outras despesas, líquidas	(35,0)	(0,1)%	(2.285,6)	(9,7)%	(98,5)%
Equivalência patrimonial	50,0	0,2%	41,8	0,2%	19,6%
Resultado Operacional	1.522,6	5,8%	(555,5)	(2,4)%	(374,1)%
Receitas financeiras	640,7	2,5%	619,7	2,6%	3,4%
Despesas financeiras	(1.602,4)	(6,1)%	(1.264,6)	(5,4)%	26,7%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(2,0)	(0,0)%	137,8	0,6%	(98,5)%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

(em R\$ milhões, exceto %)	31/12/2023	AV	31/12/2022	AV	AH 2023 x 2022
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	558,9	2,1%	(1.062,6)	(4,5)%	(152,6)%
Imposto de renda e contribuição social	225,5	0,9%	15,4	0,1%	1.364,3%
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício	784,4	3,0%	(1.047,2)	(4,5)%	(174,9)%
Acionistas da Embraer	783,6	3,0%	(953,6)	(4,1)%	(182,2)%
Acionistas não controladores	0,8	0,0%	(93,6)	(0,4)%	(100,9)%

EXERCÍCIO SOCIAL FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 COMPARADO AO EXERCÍCIO SOCIAL FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2022

Receita Líquida

Em 2023, a Embraer entregou 181 aeronaves, sendo 64 aeronaves comerciais, 115 executivas (74 jatos leves e 41 jatos médios) e 2 aeronaves militares, ficando 13% acima das 160 aeronaves entregues no ano anterior, que gerou receita líquida de R\$26.110,5 milhões (US\$5.268,5 milhões), 11% maior que os R\$23.448,8 milhões (US\$4.540,4 milhões) gerados em 2022, todas as unidades de negócio tiveram um crescimento nas receitas e volumes em relação ao ano anterior, com destaque para o segmento de Defesa & Segurança com aumento do volume do C-390 seguido pelo aumento das entregas da Aviação Comercial.

Em 2023, a receita líquida para o negócio de Aviação Comercial atingiu R\$9.135,4 milhões, 15% maior em relação dos R\$7.976,5 milhões de 2022, em virtude do maior número de entregas e do mix de produtos. O negócio de Aviação Executiva obteve receita de R\$6.937,2 milhões, e teve crescimento de 8% quando comparado com os R\$6.433,9 milhões de 2022, o crescimento se deve principalmente ao aumento nos volumes. A receita líquida do negócio de Defesa & Segurança foi de R\$2.567,3 milhões, 21% maior que os R\$2.129,9 milhões de 2022, e essa variação se deve majoritariamente ao maior reconhecimento de receita da aeronave C-390. O negócio de Serviços & Suporte gerou R\$7.072,9 milhões de receita, e foi 8% maior quando comparado aos R\$6.532,9 milhões de 2022. Receitas de outros negócios foram de R\$397,7 milhões em 2023 com um crescimento de 6% quando comparado ao valor de R\$375,6 milhões de 2022.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Receita líquida por segmento	2023	%	2022	%
Aviação Comercial	9.135,4	35,0	7.976,5	34,0
Aviação Executiva	6.937,2	26,6	6.433,9	27,4
Defesa & Segurança	2.567,3	9,8	2.129,9	9,1
Serviços & Suporte	7.072,9	27,1	6.532,9	27,9
Outros	397,7	1,5	375,6	1,6
Total	26.110,5	100,0	23.448,8	100,0

Custo dos produtos vendidos e serviços prestados

Em 2023, o custo dos produtos vendidos e serviços prestados foi de R\$21.607,1 milhões representando um aumento de 15% em relação aos R\$18.738,8 milhões de 2022, devido ao maior volume de entregas e mix de produtos quando comparado à 2022.

Lucro Bruto e Margem Bruta

Em função do mix de produto com menor rentabilidade e benefícios fiscais não-recorrentes, o lucro bruto da companhia atingiu R\$4.503,4 milhões e ficou 4% menor que os R\$4.710,0 milhões apurados em 2022. A margem bruta do período ficou em 17,2%, abaixo dos 20,1% do período anterior, essa variação se deve a mix de produtos e benefícios fiscais não recorrentes.

Despesas administrativas e comerciais

Em 2023, as despesas comerciais subiram 11% em relação ao ano anterior e ficaram em R\$1.569,5 milhões. As despesas administrativas cresceram 7% e totalizaram R\$1.022,5 milhões. Ambas acompanharam o crescimento do faturamento representando respectivamente 4% e 6% da receita de 2022 e 2023.

Despesas de pesquisas

As despesas com pesquisas em 2023 apresentaram redução de 20% quando comparadas à 2022, totalizando R\$452,8 milhões, esta variação é principalmente explicada pelo menor volume de projetos da Embraer e atividades da Eve (subsidiária Embraer em estágio pré-operacional), uma vez que os custos relacionados ao seu desenvolvimento passaram a ser capitalizados como ativos intangíveis à medida que o programa atingiu maturidade suficiente a partir do 3º trimestre de 2023.

Outras despesas, líquidas

A conta outras receitas (despesas) operacionais líquidas, totalizou despesa de R\$35,0 milhões no ano, redução de 98% comparado ao ano anterior, essa variação é explicada majoritariamente por resultados relacionados à Eve, eficiências tributárias em 2023 e despesas corporativas mais altas em 2022.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Resultado Operacional

Em 2023, o lucro e a margem operacional (EBIT) foram de R\$1.522,6 milhões e 5,8%, respectivamente, comparados ao prejuízo operacional e a margem operacional (EBIT) de R\$(555,5) milhões e (2,4)%, respectivamente, em 2022. A variação nos resultados operacionais do ano, também é explicada pelos motivos citados anteriormente.

Receitas (despesas) financeiras, líquidas

Em 2023, a Embraer registrou despesa financeira líquida de R\$961,8 milhões, ficando acima dos R\$644,9 milhões registrados em 2022. Esse aumento se deu principalmente em função das transações de marcação a mercado (*warrants*) da Eve.

As variações monetárias e cambiais líquidas em 2023, foram de R\$(1,9) milhões comparado ao valor de R\$137,8 milhões em 2022.

Lucro líquido do exercício

O lucro líquido da Embraer em 2023 foi de R\$783,6 milhões, comparado ao prejuízo líquido de R\$(953,6) milhões de 2022. Esta variação é explicada principalmente pelo reconhecimento de despesas não caixa na marcação a mercado das opções/*warrants* da Eve no 2º trimestre de 2022, juntamente com a melhora no resultado operacional da companhia.

DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA

O fluxo de caixa representado abaixo contempla o total das contas de balanço patrimonial e demonstrativo de resultado que incluem os ativos e passivos mantidos para venda:

(em R\$ mil, exceto %)	31/12/2023	31/12/2022	2023 x 2022
Atividades Operacionais			
Lucro (Prejuízo) do exercício	784,4	(1.047,2)	(175)%
Itens que não afetam o caixa			
Despesas com depreciação e amortização	1.202,1	1.085,8	11%
Realização subsídios governamentais	-	(2,7)	(100)%
Realização contribuição de parceiros	(147,6)	(108,9)	36%
Transação EVEX	-	1.211,0	(100)%
Perda (ganho) na participação acionária	29,3	(7,2)	(507)%
Reversão por redução ao valor recuperável dos estoques	(24,5)	(87,2)	(72)%
Ajuste valor justo - ativos financeiros	(3,2)	(8,9)	(64)%
(Reversão) perda de crédito esperada	(49,0)	84,7	(158)%
Perda (ganho) na alienação de ativo permanente	(142,5)	209,6	(168)%
Imposto de renda e contribuição social	(225,5)	(458,4)	(51)%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

(em R\$ mil, exceto %)	31/12/2023	31/12/2022	2023 x 2022
Juros sobre empréstimos	946,9	1.006,7	(6)%
Juros sobre títulos e valores mobiliários	(35,2)	(50,6)	(30)%
Equivalência patrimonial	(50,0)	(41,8)	20%
Variação monetária e cambial	35,4	(119,4)	(130)%
Provisões diversas	(34,9)	198,3	(118)%
Participação dos não-controladores	-	93,6	(100)%
Outros	24,5	15,4	59%
Variação nos ativos			
Investimentos financeiros	16,1	919,7	(98)%
Instrumentos financeiros derivativos	101,6	(29,9)	(440)%
Contas a receber	(22,4)	9,2	(343)%
Financiamento a clientes	32,9	(458,9)	(107)%
Ativos de contrato	(39,9)	390,7	(110)%
Estoques	(1.572,5)	(1.488,8)	6%
Outros ativos	(560,2)	81,9	(784)%
Variação nos passivos			
Fornecedores e Fornecedores - Risco Sacado	253,2	1.274,9	(80)%
Contas a pagar	368,0	8,8	4.082%
IR e CS pagos	(598,2)	(260,3)	130%
Juros pagos	(859,2)	(947,7)	(10)%
Passivos de contrato	2.911,4	2.334,5	25%
Impostos a recolher	487,9	189,4	158%
Garantias financeiras	(15,6)	(81,5)	(81)%
Receitas diferidas	13,8	(73,8)	(119)%
Caixa gerado nas atividades operacionais	2.827,1	3.840,9	(26)%
Atividades de investimento			
Aquisições de imobilizado	(1.187,6)	(701,9)	69%
Baixa de imobilizado	95,7	28,3	238%
Adições ao intangível	(955,0)	(617,2)	55%
Adições investimentos em subsidiárias e coligadas, líquido do caixa adquirido	(124,3)	(2,0)	6.115%
Investimentos Financeiros	(14,3)	(90,3)	(84)%
Alienação de investimento	201,9	784,0	(74)%
Empréstimos concedidos	(296,5)	-	100%
Dividendos recebidos	30,2	4,5	571%
Caixa usado nas atividades de investimento	(2.250,0)	(594,6)	278%
Atividades de financiamento			
Novos financiamentos obtidos	9.926,1	766,1	1.196%
Financiamentos pagos	(11.561,3)	(4.872,1)	137%
Aumento de capital	46,9	-	100%
Dividendos e juros sobre capital próprio	(66,7)	-	100%
Recebimento na oferta de ações de controlada	-	1.030,0	(100)%
Custos na oferta de ações de controlada	-	(237,3)	(100)%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

(em R\$ mil, exceto %)	31/12/2023	31/12/2022	2023 x 2022
Pagamentos de arrendamentos	(68,3)	(60,9)	12%
Caixa usado nas atividades de financiamento	(1.723,1)	(3.374,2)	(49)%
Aumento (redução) líquida do caixa e equivalentes de caixa	(1.146,0)	(128,0)	795%
Efeito das variações cambiais no caixa e equivalentes de caixa	(453,8)	(659,2)	(31)%
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	9.473,3	10.260,5	(8)%
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	7.873,5	9.473,3	(17)%

Caixa líquido das atividades operacionais

Em 2023, a geração de caixa operacional foi positiva em R\$2.827,1 milhões, comparada à geração também positiva de R\$3.840,9 milhões de 2022, as principais varrições são decorrentes das contas: transações EVEX, fornecedores e redução nos investimentos financeiros.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

Em 2023, o caixa usado nas atividades de investimento ficou em R\$2.250,0 milhões, comparado com o caixa usado nas atividades de investimento de R\$594,6 milhões em 2022. As principais variações entre os anos ocorreram devido ao menor volume de alienação de investimentos e maior volume em aquisições de imobilizado em 2023.

Caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento

O volume de caixa usado nas atividades de financiamento em 2023 foi de R\$1.723,1 milhões, comparado ao caixa gerado nas atividades de financiamento de R\$3.374,2 milhões de 2022 influenciado principalmente pelo saldo entre novos financiamentos obtidos e pagos.

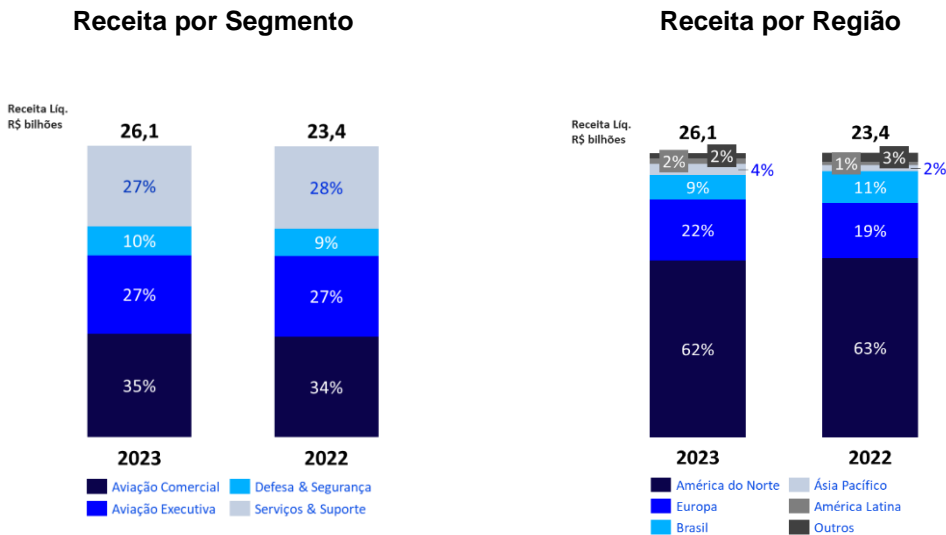
2.2 Resultados operacional e financeiro

2.2 - Resultado Operacional e Financeiro

(a) Resultados das operações do emissor, incluindo (i) descrição de quaisquer componentes importantes da receita e (ii) fatores que afetam materialmente os resultados operacionais.

Os principais componentes que afetam a receita da companhia são (1) volume de entregas de aeronaves comerciais e executivas; (2) mix de entregas entre os modelos E1 e E2 da Aviação Comercial e entre jatos leves e médios da Aviação Executiva; (3) receitas de serviços, referentes a serviços de manutenção de aeronaves, fornecimento de peças e materiais, treinamento, modificações, operação de voo, suporte a campo e suporte técnico, etc.; (4) receitas do segmento de Defesa & Segurança; (5) variação cambial, tendo o dólar norte-americano como a moeda funcional da companhia; e (6) a entrada em serviço de novos produtos.

Os gráficos abaixo demonstram a receita total da companhia segregada por unidade de negócio e por região geográfica. É possível notar que o segmento de Aviação Comercial responde pela maior parte da receita da companhia, seguido de Serviços & Suporte, Aviação Executiva e Defesa & Segurança. O mercado da América do Norte continua a ser a maior parcela nas receitas da Embraer, com 62% de participação, estável quando comparado ao ano anterior. Esse resultado se dá novamente devido ao sucesso das diversas campanhas de vendas ocorridas nos Estados Unidos e Canadá. Além disso, no segmento de Aviação Executiva, esse mesmo mercado respondeu por 75% de participação do total de aeronaves entregues em 2023. O segmento de Serviços & Suporte segue o comportamento da Aviação Comercial e Executiva, e mantém a América do Norte como principal geradora de receita representando pouco mais de 50% do seu total. No segmento de Defesa & Segurança a receita para o continente Europeu representou aproximadamente 60% de seu total, proveniente do sucesso do C-390 na região. Houve redução da participação brasileira no total das receitas da Embraer saindo de 11,1% em 2022 para 8,6% em 2023. As demais regiões (América Latina, Ásia Pacífico e outras) representaram 7,6% de participação no total das receitas.



2.2 Resultados operacional e financeiro

Em 2023, o EBIT ajustado foi de R\$1.704,4 milhões e com margem de 6,5%, e exclui itens especiais que representam um impacto total negativo de R\$181,8 milhões, assim divididos: 1) R\$(383,4) milhões com resultados relacionados à Eve; compensados parcialmente por: 2) R\$179,0 milhões referentes à venda de ativos e; 3) R\$22,6 milhões em variações positivas no valor da participação da Embraer na Republic Airways Holdings.

As despesas com pesquisas em 2023 apresentaram redução de 20% quando comparadas à 2022, totalizando R\$452,8 milhões, esta variação é principalmente explicada pelo menor volume de projetos da Embraer e atividades da Eve, uma vez que os custos relacionados ao seu desenvolvimento passaram a ser capitalizados como ativos intangíveis à medida que o programa atingiu maturidade suficiente no 3º trimestre de 2023. As despesas comerciais subiram 11% em relação ao ano anterior e ficaram em R\$1.569,5 milhões. As despesas administrativas cresceram 7% e totalizaram R\$1.022,5 milhões. Ambas acompanharam o crescimento do faturamento representando respectivamente 4% e 6% da receita de 2022 e 2023, respectivamente.

A conta outras despesas líquidas, totalizou despesa de R\$35,0 milhões no ano, redução de 98% comparado ao ano anterior, essa variação é explicada majoritariamente por resultados relacionados à Eve, eficiências tributárias em 2023 e despesas corporativas mais altas em 2022.

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

Em 2023, a Embraer entregou 181 aeronaves, 13% acima das 160 aeronaves entregues no ano anterior, que gerou receita líquida de R\$26.110,5 milhões (US\$5.268,5 milhões), 11% maior que os R\$23.448,8 milhões (US\$4.540,4 milhões) gerados em 2022, todas as unidades de negócio tiveram um crescimento nas receitas e volumes em relação ao ano anterior, com destaque para o segmento de Defesa & Segurança com aumento do volume do C-390 seguido pelo aumento das entregas da Aviação Comercial.

Em função do mix de produto com menor rentabilidade e benefícios fiscais não-recorrentes, a margem bruta do período ficou em 17,2% abaixo dos 20,1% do período anterior.

Em 2023, a receita líquida para o negócio de Aviação Comercial atingiu R\$9.135,4 milhões, 15% maior que em 2022. As entregas do segmento foram de 64 aeronaves em 2023 e 57 aeronaves em 2022.

O negócio de Aviação Executiva obteve receita de R\$6.937,2 milhões, e teve crescimento de 8% em relação ao ano anterior. Em 2023, foram entregues 115 jatos executivos, sendo 74 leves e 41 médios, já em 2022 foram entregues 102 jatos executivos, sendo, 66 jatos leves e 36 jatos médios, representando um crescimento de aproximadamente 13% a.a.

A receita líquida do negócio de Defesa & Segurança foi de R\$2.567,3 milhões, 21% maior que em 2022, essa variação se deve majoritariamente ao maior reconhecimento da receita do C-390.

2.2 Resultados operacional e financeiro

Foram entregues 2 aeronaves C-390 militares em 2023 e 1 aeronave do mesmo modelo no ano anterior.

O negócio de Serviços & Suporte gerou R\$7.072,9 milhões de receita, e foi 8% maior que no ano anterior. Neste valor estão considerados as receitas dos segmentos para as Unidades de Negócios: Aviação Comercial, Aviação Executiva, Defesa & Segurança; e serviços agnósticos.

Receitas de outros negócios foram de R\$397,7 milhões em 2023, ficando 6% superior ao ano anterior.

(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

Considerando que a moeda funcional definida pela companhia é o dólar norte americano, o resultado financeiro de variação cambial apresentado nas demonstrações financeiras da companhia refere-se basicamente aos itens monetários em moedas diferentes do dólar norte americano. Como estratégia para mitigação de risco, a alocação do caixa em ativos denominados em reais ou dólares norte americano da Embraer é uma das principais ferramentas para proteger contra as variações da taxa de câmbio.

Tendo em vista que a companhia possui quase que a totalidade das suas receitas emitidas ou captadas em dólares norte americano conforme descritas no item 2.1(i) deste Formulário de Referência e mantém o caixa majoritariamente nesta mesma moeda, a variação da taxa de câmbio influencia diretamente no resultado financeiro, porém não traz risco no planejamento financeiro da companhia, dado que a moeda funcional é o dólar norte americano.

A taxa de juros afeta o resultado financeiro da Embraer. Um aumento ou queda na taxa de juros locais também influencia no resultado financeiro da companhia, como a companhia possui mais aplicações locais do que endividamento atrelados à taxa de juros, um aumento da taxa de juros representa um aumento da receita financeira. Em 2023, o montante de investimentos aplicado em reais foi de R\$630,1 milhões e em 2022 o valor foi de R\$676,7 milhões.

As aplicações no exterior, em dólares e outras moedas, possuem uma taxa pré-fixada, porém ao renovarmos o investimento a Embraer está sujeita às condições de mercado, logo um aumento na taxa de juros indica um aumento na remuneração das aplicações no exterior, e considerando que as taxas de juros aumentaram em 2023, o resultado financeiro foi impactado positivamente.

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

2.3 - Mudanças significativas nas práticas contábeis - Ressalvas e ênfase no parecer do auditor

(a) Mudanças significativas nas práticas contábeis

Não ocorreram mudanças significativas, incluindo adoção de novas normas contábeis ou interpretações técnicas recém-emitidas, no conjunto de demonstrações financeiras anuais do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Novas normas e interpretações contábeis foram publicadas ou estão em processo de alteração e entrarão em vigor nos próximos exercícios, todavia não foram citadas, pois, conforme avaliação da companhia não é esperado impacto material decorrente de sua aplicação.

(b) Efeitos significativos das alterações em práticas contábeis

Item não aplicável, uma vez que não ocorreram mudanças significativas nas práticas contábeis.

(c) Ressalvas e ênfases presentes no relatório do auditor

Comentário sobre o relatório dos auditores independentes de 2023

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras da companhia referentes ao exercício social encerrados em 31 de dezembro de 2023 não continham qualquer ressalva ou parágrafo de ênfase.

2.4 Efeitos relevantes nas DFs

2.4 - Eventos com efeitos relevantes, ocorridos e esperados, nas demonstrações financeiras

(a) Introdução ou alienação de segmento operacional

A companhia não efetuou alteração, criação ou alienação de segmento operacional durante o exercício de 2023.

(b) Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

A companhia efetuou as seguintes transações de participação societária:

Formação da NIDEC Aerospace, LLC. (2023)

Em junho/2023, a companhia e a Nidec Motor Corporation ("NMC") celebraram um Framework Agreement para a criação de uma nova entidade denominada Nidec Aerospace, LLC ("Newco") para o desenvolvimento e fabricação de sistemas elétricos de propulsão para uso aeronáutico, incluindo para veículos de decolagem e pouso vertical e aeronaves de asa fixa.

A estrutura de capital deste empreendimento controlado em conjunto é dividida entre a Companhia e a NMC. A companhia detém 49% do capital social. Inicialmente, a gestão da Newco será conduzida por um conselho de administração composto por quatro membros, com dois indicados por cada acionista. Após a obtenção da certificação aérea aplicável para o sistema elétrico de propulsão, o conselho de administração da Newco será composto por cinco membros, com três indicados pela NMC e dois pela companhia.

Em outubro/2023, após o cumprimento de todas as condições precedentes, incluindo as aprovações concorrenciais, a transação foi concluída ("Fechamento"). Na data do Fechamento, a companhia aportou US\$6 milhões na Newco. O aporte total pelos sócios, na forma de capital próprio ou empréstimos, totalizará US\$78 milhões até 2026.

Alienação da AllowMe Tecnologias Ltda. ("AllowMe") (2023)

Em setembro/2023, o Conselho de Administração aprovou a alienação da totalidade das quotas de capital detida pela companhia, que representa uma participação de 77%, na controlada AllowMe. Neste mesmo mês, a companhia e a Serasa S.A. assinaram o Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças tendo por objeto a alienação da AllowMe.

A transação está alinhada com a estratégia de longo prazo da companhia de foco e crescimento consistente no mercado de cibersegurança.

O fechamento da transação ocorreu em 1º de novembro de 2023 e, nesta data, o preço de venda foi recebido à vista pela companhia. Esta transação gerou uma entrada líquida de caixa de R\$201.865 (US\$41 milhões) e um ganho reconhecido no resultado de R\$179.049 (US\$37 milhões).

2.4 Efeitos relevantes nas DFs

(c) Eventos ou operações não usuais

Além dos eventos já demonstrados no item (b) acima, durante o exercício de 2023 a companhia não passou por eventos ou transações não usuais.

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

IFRS	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
	2023	2022
	em milhões de Reais, exceto %	
EBIT ¹	1.522,6	(555,5)
EBIT ajustado ²	1.704,4	1.376,4
Margem EBIT % ³	5,8%	-2,4%
Margem EBIT ajustada % ⁴	6,5%	5,9%
EBITDA ⁵	2.577,0	418,7
EBITDA ajustado ⁶	2.758,8	2.350,5
Margem EBITDA % ⁷	9,9%	1,8%
Margem EBITDA ajustada ⁸	10,6%	10,0%
Lucro líquido ajustado ⁹	333,2	171,0
Caixa líquido/ Dívida líquida ¹⁰	(2.737,1)	(3.767,2)
Caixa líquido/ Dívida líquida sem Eve ¹¹	(3.887,6)	(5.387,6)

1. EBIT: corresponde ao resultado operacional, calculado na forma da Resolução CVM 156.
2. EBIT ajustado: corresponde ao resultado operacional excluindo itens não recorrentes.
3. Margem EBIT: corresponde ao resultado operacional, calculado na forma Resolução CVM 156 dividido pela receita líquida registrado no período.
4. Margem EBIT ajustada: corresponde ao resultado operacional excluindo itens não recorrentes, dividido pela receita líquida registrada no período.
5. EBITDA: corresponde ao resultado operacional acrescido da depreciação e amortização.
6. EBITDA ajustado: corresponde ao resultado operacional acrescido da depreciação e amortização excluindo itens não recorrentes.
7. Margem EBITDA: corresponde ao resultado operacional acrescido da depreciação e amortização, dividido pela receita líquida registrada no período.
8. Margem EBITDA ajustada: corresponde ao resultado operacional acrescido da depreciação e amortização, excluindo itens não recorrentes, dividido pela receita líquida registrada no período.
9. Lucro líquido ajustado não é um parâmetro contábil e exclui o Imposto de renda e contribuição social diferidos no período. No IFRS, o Imposto de renda e contribuição social inclui uma parcela de impostos diferidos que resultam principalmente de ganhos não realizados provenientes dos impactos da variação cambial sobre os ativos não monetários (em especial Estoques, Imobilizado e Intangível). É importante ressaltar que impostos resultantes de ganhos ou perdas em ativos não monetários são considerados impostos diferidos e contabilizados no Fluxo de Caixa consolidado da companhia sob a conta Imposto de renda e contribuição social diferidos. O Lucro líquido ajustado também exclui o impacto pós-imposto da provisão relacionada aos itens não recorrentes.
10. Caixa líquido = Caixa e equivalentes de caixa + Investimentos financeiros de curto e longo prazo - Financiamento de curto e longo prazo.
11. Caixa (dívida) líquida Eve = Caixa e Equivalentes de Caixa, (+) investimentos financeiros de curto e longo prazo - Financiamento de curto e longo prazo.

(b) Conciliações entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas

O EBIT é calculado utilizando-se o lucro operacional antes das receitas (despesas) financeiras consolidadas, calculado na forma da Resolução CVM 156. O EBIT ajustado é calculado utilizando o EBIT excluindo os itens não recorrentes *, os resultados anuais reportados incluem vários itens

*Itens não recorrentes, são efeitos positivos e ou negativos não previstos nas projeções de resultados da companhia. São assim denominados pois representam valores que não tem relação direta com os lucros ou perdas resultantes das operações da companhia e por este motivo tendem a não se repetir no futuro.

2.5 Medições não contábeis

não especiais que impactaram os resultados operacionais tanto nos períodos atuais quanto nos anos anteriores, conforme tabela a seguir:

	2023	2022
Itens especiais com efeito sobre o EBIT Ajustado	(em milhões de R\$)	
Marcação a mercado ações Republic (negócio de Aviação Comercial)	(22,6)	(8,9)
Ativos mantidos para venda	(179,0)	28,9
Resultados relacionados à Eve	383,4	1.911,9
Total	181,8	1.931,9

Já o EBITDA é calculado a partir do EBIT, desconsiderando o efeito da depreciação e amortização e o EBITDA ajustado é calculado a partir do EBITDA incluindo vários itens especiais conforme tabela descrita acima. O Lucro líquido ajustado exclui os itens especiais mencionados e também o impacto da provisão do imposto de renda diferido no período.

O Caixa Líquido ou Dívida Líquida são calculados a partir da soma do Caixa e Equivalentes de Caixa e Investimentos financeiros de curto e longo prazo subtraindo os Financiamentos de Curto e Longo Prazo.

O EBIT, EBIT ajustado, EBITDA, EBITDA ajustado e Lucro Líquido ajustado não são indicadores de medida de desempenho de acordo com as práticas adotadas no Brasil ou IFRS e tampouco devem ser considerados isoladamente como alternativa ao lucro líquido, medida de desempenho operacional alternativa aos fluxos de caixa operacionais ou como medida de liquidez.

EBITDA e EBITDA AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
Demonstração de Resultado	2023	2022
	em milhões de Reais, exceto %	
EBITDA	2.577,0	418,7
EBITDA ajustado	2.758,8	2.350,5
Margem EBITDA %	9,9%	1,8%
Margem EBITDA ajustada %	10,6%	10,0%

2.5 Medições não contábeis

RECONCILIAÇÃO EBITDA e EBITDA AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
Demonstração de Resultado	2023	2022
	<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	
Lucro (Prejuízo) atribuído aos acionistas da Embraer e não controladores	784,4	(1.047,2)
Lucro atribuído aos acionistas não controladores	0,8	(93,6)
Imposto de renda e contribuição social	(225,5)	(15,4)
Receitas (despesas) financeiras, líquidas	961,8	644,9
Variações monetárias e cambiais, líquidas	1,9	(137,8)
Depreciação e amortização	1.054,4	974,2
EBITDA	2.577,0	418,7
Margem EBITDA	9,9%	1,8%

RECONCILIAÇÃO EBITDA e EBITDA AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
Demonstração de Resultado	2023	2022
	<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	
Marcação a mercado ações Republic (negócio de Aviação Comercial)	(22,6)	(8,9)
Ativos mantidos para venda	(179,0)	28,9
Resultados relacionados à Eve	383,4	1.911,8
EBITDA Ajustado	2.758,8	2.350,5
Margem EBITDA ajustado	10,6%	10,0%

RECONCILIAÇÃO EBIT e EBIT AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
Demonstração de Resultado	2023	2022
	<i>em milhões de Reais, exceto %</i>	
Resultado operacional antes de receitas financeiras (EBIT)	1.522,6	(555,5)
Marcação a mercado ações Republic (negócio de Aviação Comercial)	(22,6)	(8,9)
Ativos mantidos para venda	(179,0)	28,9
Gastos relacionados com o negócio da Eve	383,4	1.911,8
EBIT Ajustado	1.704,4	1.376,4
Margem % com EBIT ajustado	6,5%	5,9%

2.5 Medições não contábeis

RECONCILIAÇÃO LUCRO LÍQUIDO AJUSTADO	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
Demonstração de Resultado	2023	2022
	em milhões de Reais, exceto %	
Lucro Líquido	783,6	(953,6)
Impostos diferidos	(763,3)	(458,4)
Itens especiais com efeito sobre o Lucro Líquido Ajustado	312,9	1.583,0
Marcação a mercado ações Republic (negócio de Aviação Comercial)	(14,9)	(5,9)
Ativos mantidos para venda	(118,1)	19,1
Gastos relacionados com o negócio da Eve	445,9	1.569,8
Lucro Líquido ajustado	333,2	171,0

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
Dados de Balanço	2023	2022
	em milhões de Reais	
Caixa e equivalentes de caixa	7.887,3	9.479,9
Investimentos financeiros	3.349,1	3.466,4
Caixa total	11.236,3	12.946,4
Financiamentos de curto prazo	615,1	1.609,9
Financiamento de longo prazo	13.358,4	15.103,6
Total Financiamentos	13.973,5	16.713,5
Total Financiamentos Eve	125,6	-
Total Financiamentos sem Eve	13.847,9	16.713,5
Caixa líquida / Dívida líquida*	(2.737,1)	(3.767,2)
Dívida líquida Eve	1.150,5	1.620,4
Dívida líquida sem Eve	(3.887,6)	(5.387,6)

* Caixa (dívida) líquida = Caixa e equivalentes de caixa mais Investimentos financeiros de curto e longo prazo menos Financiamento de curto e longo prazo

** Caixa (dívida) líquida Eve = Caixa e equivalentes de caixa mais Investimentos financeiros de curto e longo prazo menos Financiamento de curto e longo prazo

(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

No entendimento da Embraer, o EBIT e EBITDA mostram o lucro real a partir das atividades genuinamente ligadas ao nosso objeto social sendo usados internamente como medidas para avaliar produtividade e eficiência e demonstrando-se úteis para avaliar o desempenho econômico-financeiro da companhia. Por esta razão, são apresentados pela Embraer como medições não contábeis mais apropriadas para a correta compreensão da sua condição financeira e do resultado de suas operações.

Para as medidas EBIT ajustado e EBITDA ajustado excluímos itens não recorrentes, facilitando a comparação as estimativas anuais divulgadas pela empresa.

2.5 Medições não contábeis

No caso da medida Lucro Líquido ajustado, ao excluir efeito do imposto diferido e itens não recorrentes, a Embraer entende que facilita a compreensão do lucro líquido realmente gerado pela empresa.

O Caixa Líquido, por sua vez, é utilizado como indicador de liquidez da Embraer e é amplamente utilizado pelo mercado.

Adicionalmente, acreditamos que a utilização das medições não contábeis descritas acima possibilita aos investidores acompanharem variações nos indicadores divulgados pela Embraer.

O EBIT, a Margem EBIT, o EBIT Ajustado, a Margem EBIT ajustado, o EBITDA, a Margem EBITDA, o EBITDA Ajustado e a Margem EBITDA Ajustada não são medidas de desempenho financeiro segundo as Práticas Contábeis Adotadas no Brasil, nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – *International Financial Reporting Standards (IFRS)*, emitidas pelo *International Accounting Standard Board (IASB)*, não representam o fluxo de caixa para os períodos apresentados, não devem ser considerados como substitutos para o lucro líquido, como indicadores do desempenho operacional ou como substitutos do fluxo de caixa como indicador de liquidez da companhia, nem como base para distribuição de dividendos. Não possuem um significado padrão e podem não ser comparáveis a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras companhias apesar das informações serem conciliadas com observância das disposições da Resolução CVM nº 156, de 23 de junho de 2022.

As informações incluídas neste item 2.5 foram preparadas com base nas demonstrações financeiras da Companhia e devem ser lidas e analisadas em conjunto com as informações constantes das demonstrações financeiras individuais e consolidadas da Companhia e suas respectivas notas explicativas, disponíveis no site da CVM (<https://www.gov.br/cvm/ptbr>), da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão (“B3”) (https://b3.com.br/pt_br/) e no site de Relações com Investidores da Companhia (https://ri.embraer.com.br/formações_Financeiras) e “Central de Resultados”.

2.6 Eventos subsequentes as DFs

2.6 - Eventos Subsequentes às Últimas Demonstrações

A emissão das demonstrações financeiras individuais e consolidadas da companhia referentes a 31 de dezembro de 2023 foi aprovada pelo Conselho de Administração em 18 de março de 2024. Não houve eventos subsequentes reportados nas demonstrações financeiras referente ao ano de 2023.

2.7 Destinação de resultados

2.7 - Política de Destinação Dos Resultados

A política de destinação de resultados da companhia não sofreu alteração no último exercício social, e segue as determinações descritas em seu estatuto social, conforme abaixo:

	2023
a) Regras sobre retenção de lucros	<p>De acordo com a Lei nº 6.404/76 e o estatuto social da companhia, o lucro líquido do exercício terá a seguinte destinação:</p> <p>(i) 5% serão aplicados, antes de qualquer outra destinação, na constituição da reserva legal, que não excederá de 20% do capital social;</p> <p>(ii) importância destinada à formação de reserva para contingência e a reversão desta reserva formada em exercícios anteriores, de acordo com o artigo 51, I do Estatuto Social;</p> <p>(iii) montante destinado à Reserva para Investimentos, que não excederá 80% do capital social, a cuja constituição poderá ser destinada, por proposta do Conselho de Administração, parcela de até 75% do lucro líquido ajustado de cada exercício, com a finalidade de:</p> <p>(i) assegurar recursos para investimentos em bens do ativo permanente, sem prejuízo de retenção de lucros nos termos do artigo 196 da Lei nº 6.404/76; e (ii) reforço de capital de giro; podendo ainda (iii) ser utilizada em operações de resgate, reembolso ou aquisição de ações do capital da companhia.</p> <p>A companhia poderá deixar de constituir a reserva legal no exercício em que o saldo dessa reserva, acrescido do montante das reservas de capital de que trata o parágrafo 1º do artigo 182 da Lei nº 6.404/76, exceder de 30% do capital social.</p>
a.i. Valores das retenções de lucros (em milhões de Reais)	Considerando a inexistência de reservas, o lucro do exercício de R\$783,6 milhões, a ser absorvido pelos "Prejuízos Acumulados" no Patrimônio Líquido da companhia.
a.ii percentuais em relação aos lucros totais declarados	<p>Reserva para Subvenção para investimento: N/A</p> <p>Reserva legal: N/A</p> <p>Reserva de investimento e capital de giro: N/A</p>
b) Regras sobre distribuição de dividendos	<p>Os acionistas terão direito de receber, como dividendo obrigatório, em cada exercício, um percentual equivalente a 25% do lucro líquido do exercício, o qual será diminuído ou acrescido dos seguintes valores: (a) a importância destinada à constituição da reserva legal; e (b) a importância destinada à formação de reserva para contingência e a reversão desta reserva formada em exercícios anteriores;</p> <p>O pagamento de dividendo determinado acima poderá ser limitado ao montante do lucro líquido do exercício que tiver sido realizado, desde que a diferença seja registrada como reserva de lucros a realizar.</p> <p>Os lucros registrados na reserva de lucros a realizar, quando realizados e se não tiverem sido absorvidos por prejuízos em exercícios subsequentes, deverão ser acrescidos ao primeiro dividendo declarado após a realização.</p> <p>O dividendo previsto não será obrigatório no exercício social em que o Conselho de Administração informar à Assembleia Geral Ordinária ser ele incompatível com a situação financeira da companhia.</p> <p>Os lucros que deixarem de ser distribuídos nos termos do parágrafo 1º do art. 51 do Estatuto Social da companhia serão registrados como reserva especial e, se não forem absorvidos por prejuízos em</p>

2.7 Destinação de resultados

	<p>exercícios subsequentes, deverão ser pagos como dividendo assim que o permitir a situação financeira da companhia.</p> <p>O Conselho de Administração poderá pagar ou creditar, em cada exercício social, ad referendum da Assembleia Geral Ordinária que apreciar as demonstrações financeiras relativas ao exercício, juros sobre capital próprio, nos termos da legislação do imposto de renda.</p> <p>Os juros sobre capital próprio serão imputados ao valor dos dividendos declarados pela companhia.</p>
c) Periodicidade das distribuições de dividendos	<p>Os dividendos são distribuídos anualmente após aprovação pela Assembleia Geral Ordinária.</p> <p>Quando sua situação econômico-financeira permitir, a Embraer pode antecipar trimestralmente a distribuição de dividendos através de Juros Sobre Capital Próprio (JCP).</p> <p>O Conselho de Administração poderá deliberar o levantamento de balanço semestral e declarar Dividendos intermediários. Poderá ainda levantar balanço e distribuir dividendos em períodos menores desde que o total dos dividendos pagos em cada semestre do exercício social não exceda o montante das reservas de capital.</p> <p>O Conselho de Administração poderá declarar dividendos à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.</p>
d) Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	<p>Salvo pelo disposto na Lei nº 6.404/76 e em nosso estatuto social, não possuímos restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação, por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.</p>
e) se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informando 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.	<p>A Embraer dispõe da Política de Destinação de Resultados, a qual foi aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 26 de outubro de 2018, foi arquivada na CVM na categoria de mesmo nome e está disponível no website https://ri.embraer.com.br/ na seção Governança, Políticas.</p>

2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs

2.8 - Itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras

(a) **Ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem no seu balanço patrimonial (*off-balance sheet items*), tais como (i) arrendamentos mercantis operacionais, ativos e passivos, (ii) 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, (iii) contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços, (iv) contratos de construção não terminada e (v) contratos de recebimentos futuros de financiamentos**

Conforme descrito na nota 35 das Demonstrações Financeiras Padronizadas (DFP) da companhia relativas a 31 de dezembro de 2023, em seu curso normal de negócios, a companhia participa de determinadas operações que não aparecem em seu balanço patrimonial (*off balance sheet*), como segue:

Compromissos de financiamento (*backstop commitments* - Aviação Comercial)

Em certos contratos firmes de venda de jatos comerciais incluídos no backlog, a companhia assumiu compromissos de garantias para fornecer financiamento caso o cliente não consiga obter linhas de crédito suficientes nas entregas das aeronaves.

Historicamente, a companhia foi solicitada e forneceu financiamento em casos limitados a seus clientes durante as entregas da família de E-Jets, o que demonstra a existência de fontes alternativas de financiamento no mercado para repassar os compromissos de *backstop* e remota probabilidade de exercício. Além disso, a companhia retém a propriedade da aeronave montada até que o cliente cumpra os pagamentos no ato da entrega, não estando então exposta a riscos de perda.

Com propósito de mitigar exposição o risco de crédito, o exercício dessa garantia depende das condições financeiras do cliente na data da comunicação do exercício e condições precedentes a serem cumpridas. Caso o financiamento seja providenciado, a companhia mantém a aeronave financiada como garantia na estrutura de financiamento.

Carteira de pedidos firmes

A companhia possui uma carteira de pedidos firmes, cujas obrigações de desempenho encontram-se insatisfeitas ou parcialmente satisfeitas. O valor de receita alocada às obrigações de desempenho não satisfeitas (ou parcialmente satisfeitas) em 31 de dezembro de 2023, é de US\$18,7 bilhões, sendo que US\$17,2 bilhões deverá ser realizado nos próximos 5 anos, conforme a estimativa da companhia.

A companhia reconhece receitas quando (ou à medida que) satisfaz uma obrigação de desempenho ao transferir o bem ou o serviço (ou seja, um ativo) prometido ao cliente. O ativo é transferido quando (ou à medida que) o cliente obtiver o controle desse ativo.

2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs

(b) Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

Não há outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras.

2.9 Comentários sobre itens não evidenciados

2.9 - Comentários sobre itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

A seguir, apresentamos informações relacionadas aos itens citados no item 2.8 deste Formulário de Referência, assim como a percepção da Administração quanto a sua eventual ocorrência e efeitos nas demonstrações financeiras da companhia.

(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

Carteira de pedidos firmes

A companhia possui uma carteira de pedidos firmes ("*Backlog*"), cujas obrigações de desempenho encontram-se insatisfeitas ou parcialmente satisfeitas. O valor de receita alocada às obrigações de desempenho ainda não satisfeitas (ou parcialmente satisfeitas) em 31 de dezembro de 2023, é de US\$18,7 bilhões, sendo que US\$17,2 bilhões deverá ser realizado nos próximos 5 anos, conforme a estimativa da companhia.

Compromissos de financiamento (*backstop commitments* - Aviação Comercial)

Com propósito de mitigar exposição ao risco de crédito, o exercício dessa garantia de financiamento depende das condições financeiras do cliente na data da comunicação do exercício e condições precedentes a serem cumpridas. Caso o financiamento seja providenciado, a companhia mantém a aeronave financiada como garantia na estrutura de financiamento. No item 2.8 mencionamos outras informações sobre o contexto de concessão desses compromissos de financiamento.

(b) Natureza e o propósito da operação

Para uma descrição sobre a natureza e propósito de cada operação, vide item 2.8(a) deste Formulário de Referência.

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

Para uma descrição do montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor da companhia em decorrência das operações não evidenciadas em nossas demonstrações financeiras, vide item 2.8(a) deste Formulário de Referência.

2.10 Planos de negócios

2.10 - Plano de negócios

(a) Investimentos

(i) Descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos

Na Aviação Comercial, destaca-se o desenvolvimento do E2, segunda geração da família dos E-Jets, composta pelos modelos E175-E2, E190-E2 e E195-E2, que foi lançada em junho de 2013 e cuja entrada em serviço do primeiro modelo, o E190-E2, para o cliente *Wideroe* da Noruega, ocorreu em abril de 2018. Em 2019, o E195-E2 foi certificado e entrou em serviço em setembro do mesmo ano, com a primeira entrega para a AerCap e para a Azul Linhas Aéreas. O E175 E2 realizou seu voo inaugural em dezembro de 2019. Em 18 de fevereiro de 2022 a companhia divulgou, através de um Fato Relevante, a pausa de três anos no desenvolvimento do Programa E175-E2, em virtude de contínuas discussões entre as principais companhias aéreas norte-americanas e seus respectivos sindicatos de pilotos, a respeito do limite de peso máximo de decolagem (MTOW) das aeronaves com até 76 assentos, bem como às condições de mercado global da aviação comercial e ao contínuo interesse pelo atual jato E175 no mercado norte-americano. A companhia espera que a entrada em serviço da aeronave ocorra entre 2027 e 2028. Nesse período que antecede sua entrada em operação, a Embraer continua oferecendo o jato E175 da primeira geração dos E-Jets, líder do segmento e a mais eficiente e confortável aeronave comercial na categoria de 76 assentos.

Na Aviação Executiva, os investimentos recentes se referem ao desenvolvimento do Phenom 100EX, implementação para disponibilidade do recurso de *autothrottle* ao Phenom 300E e os avanços de sustentabilidade rumo a adequação do portfólio para a operação com combustível 100% SAF. O Phenom 100EX é a mais recente evolução da série Phenom 100, que incorpora o DNA de design da Embraer e oferece a melhor experiência para pilotos e passageiros com um nível superior de conforto, versatilidade operacional e novos recursos de aviação centrados em tecnologias *single-pilot*. A aeronave tem certificação tripla ANAC, FAA e EASA, e sua produção com início em 2024 já está totalmente vendida. Já quanto ao novo recurso de *autothrottle* no Phenom 300E, ele estará disponível para as aeronaves entregues a partir do terceiro trimestre de 2024 e para aeronaves que receberam provisões incorporadas de fábrica a partir de janeiro de 2023. Tal recurso aprimora as capacidades operacionais do jato a voar de maneira mais automatizada e intuitiva, atuando no controle de aceleração durante as diversas fases do voo. Quanto a avanços em sustentabilidade em 2023, a Embraer, conduziu testes de voo utilizando combustível de aviação 100% sustentável (SAF) nos modelos executivos Phenom 300E e Praetor 600. Essa conquista é mais um marco significativo na jornada rumo a zerar as emissões líquidas da aviação até 2050, demonstrando a determinação da empresa em adaptar seus produtos atuais para serem mais sustentáveis e em promover a adesão dos clientes e da indústria a esse novo padrão.

2.10 Planos de negócios

Os gastos relacionados aos programas de desenvolvimento da Unidade de Negócios de Defesa & Segurança são investimentos predominantemente realizados por seus clientes. Uma parte significativa desses programas é definida como contratos de construção. A receita associada a tais contratos é realizada com base no percentual de conclusão, à medida que os marcos de desempenho são alcançados.

Entre os principais investimentos em 2023 na área de Serviços & Suporte, destacamos os projetos de maior relevância e retorno financeiro:

1. Desenvolvimento do Projeto de industrialização da OGMA para entrada em serviço da atividade de reparo de motores GTF a partir de 2024:

Desde 2020, a OGMA tem investido em novas instalações e na formação de colaboradores para iniciar os serviços de suporte aos motores GTF. No final de 2023, a OGMA anunciou a conclusão das células e instalações de teste necessárias para o GTF. A expectativa é que até abril de 2024 ocorra a primeira indução do motor PW1100G. Até 2026, a empresa começará a fazer a manutenção do PW1900G usado nos E2.

2. Suporte à Expansão da Frota do E2 e Crescimento da frota da Aviação Executiva:

Investimento destinado a expansão da frota do E2 e ao suporte aos contratos novos e renovados de serviços integrados de apoio logístico e programas abrangentes de manutenção de fuselagem, como o Programa Pool para a Aviação Comercial e o Embraer Executive Care para a Aviação Executiva. Esses contratos de longo prazo incluem principalmente contratos de pool e outros serviços como peças de reposição, reparo, manutenção e serviços técnicos.

3. Expansão da Estrutura de Suporte ao Treinamento:

A Embraer-CAE Training Services (ECTS) anunciou a expansão da *joint-venture* entre as empresas, com o objetivo de incluir o treinamento de pilotos e tripulantes de cabine para a família E-Jets E2. O novo programa de treinamento de pilotos em Singapura foi inaugurado em fevereiro de 2024 com um novo simulador de voo completo, de última geração, para os E-Jets E2 no Centro de Treinamento de Voo da CAE no local. Além de gerar oferta de serviços pós-venda, ele também é uma adição valiosa para o ecossistema aeronáutico e aeroespacial da região, impulsionando o crescimento e aprimoramento das habilidades dos novos talentos para o setor.

No mercado de Serviços para jatos executivos, o investimento em treinamento continua forte. Em 2023, a ECTS implementou um novo simulador de voo completo para o Phenom 300E em Las Vegas, Nevada, EUA. No final do ano, a ECTS anunciou uma nova expansão da capacidade de treinamento com dois novos simuladores de voo do Phenom 300, para atender à crescente demanda por capacitação em jatos executivos nos Estados Unidos e na Europa.

Em 2023, a maior parte dos investimentos da companhia estava relacionada ao desenvolvimento de: a) Aviação Executiva: principalmente na família Phenom; b) Serviços & Suporte: atividade de

2.10 Planos de negócios

reparo dos motores GTF em OGMA e expansão dos serviços de manutenção para suporte ao crescimento das frotas Comerciais e Executivas; c) Outros Segmentos: destaque para o eVTOL (veículo elétrico e pouso vertical).

A seguir estão descritos os valores de investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) e capex da companhia, nos anos de 2023 e 2022.

	2023	2022
US\$ milhões	Realizado	Realizado
P&D	282,4	229,8
Capex	131,8	66,1
Total	414,2	248,8

(ii) Fontes de financiamento dos investimentos

Os investimentos consistem principalmente em recursos associados ao desenvolvimento de aeronaves para os mercados de Aviação Comercial e Aviação Executiva, e de investimentos na capacidade industrial no Brasil e no exterior. Geralmente tais investimentos proveem de operações de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras e órgãos de financiamento, como o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, e são caracterizados como contribuições de parceiros de risco, e adiantamentos de clientes.

As principais captações de recursos financeiros efetuadas pela companhia em 2023 estão descritas no Item 2.1(f), deste Formulário de Referência.

(iii) Desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

A companhia não possui desinvestimentos relevantes em andamento ou previstos.

(b) Desde que já divulgada, indicar a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que devam influenciar materialmente a capacidade produtiva do emissor.

Não houve, no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, nenhum tipo de aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que influenciasse materialmente a capacidade produtiva da companhia.

(c) Novos produtos e serviços indicando (i) descrição das pesquisas em andamento já divulgadas, (ii) montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços, (iii) projetos em desenvolvimento já divulgados e (iv) montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços

Com base em seus planos de negócios e no monitoramento do cenário tecnológico e de inovação mundial, a Embraer define um plano de Pesquisa & Desenvolvimento & Inovação que visa investigar e desenvolver soluções para os principais desafios que a indústria aeronáutica global

2.10 Planos de negócios

deve enfrentar nos próximos anos para o projeto, desenvolvimento, produção e comercialização de aeronaves, a fim de se manter competitiva. Estes esforços de capacitação para aplicação de tecnologias avançadas tornarão as aeronaves mais leves, silenciosas, confortáveis e eficientes em consumo de energia e em emissões, além de serem projetadas e fabricadas em menos tempo e com otimização de recursos.

A empresa define e revisa anualmente os Verticais de Inovação. Eles são prioridades de Inovação para investimento incluindo a conexão com novos negócios, novos mercados e inovações disruptivas, como foi o caso da Eve Air Mobility, uma empresa gerada a partir de um trabalho integrado dentro desse modelo.

Atualmente a empresa possui os Verticais Zero Emissão, AI & Data Science, Indústria 4.0, *Airframe Competitiveness*, Voo Autônomo, Cibersegurança e Experiência do Passageiro.

Com vistas a ampliar o alcance dos resultados e minimizar os riscos dos desenvolvimentos, a estratégia de pesquisa e desenvolvimento pré-competitivo da companhia é estruturada na forma de um programa que possui como competências essenciais não só a capacidade de gerenciar e executar projetos multidisciplinares, mas também a de manter e coordenar uma rede de parceiros de desenvolvimento, integrando diversas instituições (universidades, institutos de pesquisa, instituições de fomento e empresas). Vale destacar algumas parcerias importantes para o avanço da inovação da Embraer.

A Embraer contribui com os avanços tecnológicos do Brasil e da indústria aeroespacial global. A jornada de evolução e inovação da empresa é realizada todos os dias por meio do comprometimento, atuação em rede e muita colaboração no ecossistema que envolve parceiros, diversas universidades e instituições de pesquisa, fornecedores e clientes. Em 2023, a Embraer, em parceria com o ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica - instituição âncora) e FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), inaugurou o FLYMOV (Flight and Mobility Innovation Center), um Centro de Pesquisa em Engenharia (CPE), destinado a estudos para a Mobilidade Aérea do Futuro. Também são parceiras do FLYMOV a Unicamp e a USP-São Carlos. A iniciativa inédita no Brasil foi anunciada em 2022 e reúne representantes da comunidade científica e profissionais da indústria aeronáutica em atividades fundamentadas em três pilares: aviação de baixo carbono, sistemas autônomos, e projeto e manufatura avançados. O objetivo é encontrar soluções tecnológicas inovadoras que potencializarão a sustentabilidade e competitividade do ecossistema de inovação global. O FLYMOV mobiliza mais de 130 pessoas, entre pesquisadores(as), colaboradores(as) da Embraer e bolsistas – iniciação científica, mestrado, doutorado e pós-doutorado – numa ambiciosa iniciativa, visando estabelecer um novo marco para a competitividade da indústria do Brasil e para a formação dos profissionais que transformarão o ecossistema de inovação da mobilidade aérea.

A Embraer e a Collins Aerospace continuam colaborando no desenvolvimento e teste de uma tecnologia inovadora de aquecimento eletrotérmico baseada em nanotubos de carbono (CNT, na sigla em inglês) para sistemas de proteção contra gelo. Em 2023, foi executado um voo em

2.10 Planos de negócios

ambiente com gelo natural. A tecnologia CNT eletrotérmica é mais leve e eficiente em termos energéticos, além de usar processos de fabricação ambientalmente melhores do que os sistemas atuais. A Embraer acredita que ela se tornará o padrão futuro para proteção contra gelo, inclusive em projetos de aeronaves mais elétricas

Avançar continuamente buscando sempre mais eficiência e segurança é um fator decisivo para a Embraer investir em tecnologias de voo autônomo. O voo autônomo representa um importante avanço na aviação, e é baseado em uma combinação de tecnologias como sensores, sistemas de controle, comunicação e inteligência artificial. A aplicação dessas tecnologias permite o nascimento de novos mercados, como o mercado de drones, onde aeronaves sem um piloto a bordo podem operar de forma segura, muitas vezes realizando missões perigosas sem que a vida humana precise ser exposta ao risco. Essas mesmas tecnologias, num outro contexto, podem auxiliar os pilotos na condução segura da aeronave, reduzindo a carga de trabalho, ampliando a visão do espaço aéreo próximo e auxiliando na tomada de decisão. Toda essa tecnologia em desenvolvimento será incorporada ao portfólio da Embraer, contribuindo para a competitividade e perpetuidade da empresa no longo prazo.

A Embraer acredita que o voo autônomo revolucionará vários setores da economia, sendo a agricultura um mercado com forte potencial para ser pioneiro na aplicação dessa tecnologia. Alta precisão, otimização do uso de insumos, redução de perdas em função do amassamento das culturas e operação noturna com total segurança são algumas das características trazidas pelo voo autônomo para o agronegócio, que viabilizam o ganho de produtividade com absoluto respeito ambiental

Em 05 de maio de 2023, a Embraer assinou um acordo com a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) para o desenvolvimento de plataformas demonstradoras de novas tecnologias aeronáuticas. Com isso, será aplicado recurso público para compartilhar com as empresas os custos e riscos inerentes às pesquisas e desenvolvimentos de baixo e médio nível de maturidade tecnológica

A Embraer e a FlightSafety International inauguraram um novo simulador de voo do Praetor em Orlando, na Flórida. O simulador já está aprovado pela Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA, na sigla em inglês). A capacitação inicial já está disponível para os clientes, assim como o treinamento recorrente. As companhias também anunciaram o lançamento do quarto simulador para o Praetor na Europa, em localização a ser definida. O início da operação está previsto para o final de 2024.

A Embraer e o Centro Aeroespacial Alemão (Deutsches Zentrum für Luft-und Raumfahrt; DLR) anunciaram um Memorando de Entendimento (MoU) para colaboração em atividades de pesquisa e desenvolvimento de tecnologia pré-competitiva. O objetivo é avaliar a possibilidade de estabelecer uma futura cooperação em uma ampla gama de iniciativas. Isso inclui projeto de design de aeronaves, sistemas e física de voo, arquiteturas de sistemas, testes em voo, experimentos em túnel de vento, estruturas e materiais, e segurança.

2.10 Planos de negócios

Em 2023, o total de investimento da companhia foi de US\$414,2 milhões, sendo US\$192,1 milhões em Desenvolvimento de produto, US\$90,3 milhões em Pesquisa e US\$131,8 milhões em capex. É importante mencionar que nesse montante foram excluídas despesas relacionadas a equipamentos e imobilizado, que totalizam US\$1,5 milhões, e são principalmente de programas do segmento de Defesa & Segurança. Essas despesas são consideradas nos termos e condições dos seus respectivos contratos como investimentos do cliente e, conseqüentemente, não fazem parte da estimativa de capex da companhia.

Os investimentos da companhia são financiados com recursos próprios e de terceiros.

(d) Oportunidades inseridas no plano de negócios do emissor relacionadas a questões ASG

A indústria da aviação está sob pressão crescente de governos, organizações reguladoras e do público em geral para reduzir suas emissões de gases de efeito estufa, principal desafio de ASG do setor. Nesse sentido, a indústria se uniu e se comprometeu a zerar suas emissões líquidas de carbono até 2050, objetivo que, para ser alcançado dentro da escala de tempo desejada, exige tanto de fabricantes quanto das companhias aéreas o emprego de um novo pensamento e a busca por soluções ousadas e viáveis.

A Embraer reconhece a urgência da crise climática e está totalmente comprometida com um futuro sustentável. Estamos intensificando nossos esforços para minimizar nossa pegada de carbono, permanecendo dedicados a desenvolver soluções inovadoras que tenham um impacto mais amplo para nossos clientes, nossas comunidades locais e toda a sociedade. A inovação e as novas tecnologias desempenham um papel cada vez maior nos planos de negócios da companhia, na busca por operações mais sustentáveis.

A Embraer entende que as aeronaves menores serão as primeiras plataformas nas quais novos sistemas de propulsão serão introduzidos: essa aplicação em pequena escala - como em aeronaves regionais – precederá o gradativo avanço das tecnologias em aviões maiores, o que é visto como uma oportunidade ao negócio da empresa. A visão de sustentabilidade da Embraer, com plano de desenvolvimento de conceitos de produtos, foi anunciada no final de 2021, e seu sucesso dependerá de prontidão tecnológica para alcançar marcos importantes:

Partindo do presente, o moderno E2 da Embraer é a aeronave de corredor único com maior eficiência de combustível em serviço comercial, reduzindo as emissões em mais de 25% em comparação com a geração anterior de aeronaves. É, de forma imediata, um instrumento importante para redução de emissões de operadores que contam com frotas antigas. Em 2023, foram entregues 39 aeronaves da família E2.

Após estudos iniciais de quatro novos conceitos de aeronaves, com novas arquiteturas de propulsão que usam energias renováveis, a Embraer evoluiu, em 2022, em novos avanços do programa “Energia Family”. A empresa passa a focar em dois projetos de dezenove a trinta

2.10 Planos de negócios

lugares para propulsão elétrica híbrida e elétrica a hidrogênio. As pesquisas têm sido desenvolvidas com base na experiência técnica de cinquenta anos da Embraer, contribuições externas de companhias aéreas e estudos conjuntos com fabricantes de motores. Os dois projetos oferecem um caminho real e viável para zerar as emissões de carbono. Os desenvolvimentos prosseguem e a Embraer planeja o primeiro voo de seu demonstrador elétrico movido a hidrogênio em 2025. A primeira aeronave de produção poderá entrar em serviço comercial em meados da década de 2030.

Na próxima década, por volta de 2045, poderemos ver o primeiro voo do turboélice movido a hidrogênio da Embraer e, finalmente, em 2050, o objetivo da Embraer é ter um E2 movido a hidrogênio ou uma aeronave de tamanho similar voando aos céus.

Para além da aviação comercial, a mobilidade aérea urbana é um importante vetor de oportunidades para o negócio da Embraer. O desenvolvimento do “eVTOL” - veículo elétricos de pouso e decolagem verticais, 100% elétrico com emissão zero e baixo ruído - segue em progresso. Líder de mercado, a Eve tem atualmente uma carteira de intenção de pedidos para até dois mil oitocentos e cinquenta eVTOLs. Em 2026, o eVTOL, deverá estar transportando passageiros pelas cidades, transformando a mobilidade das metrópoles.

Sem dúvida, são passos ousados e ambiciosos, mas com mais de 50 anos de experiência no mercado regional, eficiências de fabricação aliadas a uma estrutura de custos extremamente competitiva, a Embraer está posicionada de maneira ideal para trazer tecnologias disruptivas para plataformas de aeronaves menores. A empresa também está promovendo novas parcerias e trabalhando em estreita colaboração com as principais universidades e instituições acadêmicas para superar os desafios de coleta, armazenamento e gerenciamento térmico de energia, além de explorar novas maneiras de tornar as operações comerciais mais eficientes com seus clientes e governos globais.

As próximas duas décadas serão de transformação na aviação regional, com as considerações de baixo carbono inerentemente associadas ao desenvolvimento de qualquer novo produto. Mas os desafios de ASG vêm movimentando a Embraer também em outras atividades. Em 2021, a empresa assumiu compromissos ambientais ligados aos seus processos produtivos: (i) crescimento neutro em carbono a partir de 2020; (ii) neutralidade de carbono de suas operações em 2040; e (iii) energia elétrica proveniente 100% de fontes renováveis em 2030. Em 2023, as metas evoluíram e ganharam ações concretas em diversas frentes, tais como:

- Uma das primeiras medidas visando a descarbonização das operações é a redução das emissões de Escopo 2, associadas ao uso da eletricidade. Com relação a esse escopo, no Brasil já foram firmados os contratos de aquisição de energia elétrica que assegura que 100% da eletricidade adquirida pela Embraer no país seja de fontes renováveis, com início da vigência para o ano de 2024, e em 2023 a empresa dedicou esforços para estruturar seu plano de aquisição de eletricidade renovável em suas operações nos Estados Unidos. O

2.10 Planos de negócios

consumo de eletricidade em suas operações no Brasil representa cerca de 70% do total consumido em todas as suas operações ao redor do globo.

- Em 2023, a Embraer continuou com sua estratégia de aquisição de combustível sustentável de aviação (SAF), que hoje ocorre em sua unidade de Melbourne, nos Estados Unidos. A companhia tem trabalhado para que este processo evolua de maneira consistente, de forma que seja possível rastrear e reportar adequadamente os benefícios obtidos com a compra deste combustível, enquanto estabelece parcerias com empresas do setor, visando alavancar a oferta de SAF nas regiões onde está presente. A Embraer está diretamente envolvida em várias iniciativas e parcerias para pesquisa e desenvolvimento da cadeia de SAF no Brasil e no mundo. No ano passado, aderiu ao Roundtable on Sustainable Biomaterials (RSB), organização que impulsiona a transição justa e sustentável para uma economia circular e também ao grupo de trabalho do International Aerospace Environmental Group (IAEG), dedicado ao estudo da compatibilidade das aeronaves atuais à utilização de SAF 100% de origem renovável.

- Em 2023, em parceria com as empresas Honeywell Aerospace, Parker, Pratt & Whitney Canada, Safran e WorldFuel, foram testadas com sucesso as aeronaves executivas Phenom 300E e Praetor 600 com combustível de aviação sustentável (SAF) 100% puro. Os testes, com um motor funcionando com 100% SAF, foram realizados nas instalações da Embraer em Melbourne e forneceram informações significativas sobre o desempenho dos sistemas ao utilizar um combustível inteiramente de fonte renovável.

Na seara social, a Embraer busca ser uma empresa plural e humana, que respeita as individualidades de cada colaborador. Valorizando características e comportamentos, a empresa enaltece que cada ser humano faz parte de um processo, e procura sempre oferecer o suporte necessário para que seus colaboradores e colaboradoras desempenhem suas funções com senso de pertencimento.

Com o olhar voltado para a inclusão e a representatividade de todas as pessoas, e esforços direcionados para que os grupos minorizados ou subrepresentados façam parte da companhia de forma genuína, a Embraer possui metas corporativas de Diversidade & Inclusão e faz deste um assunto central de sua cultura:

- Treinamento contínuo em Diversidade & Inclusão
- Compromisso de ter 50% de diversidade nas contratações
- 25% de mulheres no Programa de Mestrado em Engenharia Aeronáutica
- 20% de mulheres em posições de liderança sênior

Externamente, há mais de 20 anos, o Instituto Embraer de Educação e Pesquisa apoia a educação no Brasil para a construção de um país mais justo e inclusivo, mantendo dois colégios

2.10 Planos de negócios

de Ensino Médio em período integral para estudantes provenientes de escolas públicas e de famílias de baixa renda em São José dos Campos e Botucatu, no interior de São Paulo. A eles, somam-se um contingente de alunos pagantes (20% do total do corpo discente), chegando ao total de 720 alunos em 2023. Mais de cinco mil jovens já se formaram no Ensino Médio desde a criação dos Colégios Embraer.

2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

2.11 - Outros Fatores Com Influência Relevante

No ano de 2023, os gastos com publicidade realizados pela companhia totalizaram, aproximadamente, R\$179 milhões, dos quais a maior parte refere-se a despesas com feiras e exposições, campanhas publicitárias e outras atividades promocionais. As demandas dessas despesas são solicitadas anualmente pelas áreas de negócios para a aprovação por parte da administração da empresa, de modo a viabilizar os esforços de comercialização dos produtos e serviços.

Principais eventos ocorridos no exercício e impactos nas demonstrações financeiras:

Conflito Rússia - Ucrânia

A companhia, em cumprimento às sanções impostas à Rússia, à Belarus e a certas regiões da Ucrânia pelas leis das jurisdições às quais está sujeita, suspendeu o fornecimento de peças, manutenção e suporte técnico a clientes afetados por referidas sanções.

A companhia continua a monitorar sua cadeia de suprimentos frente às incertezas relacionadas ao conflito entre Rússia e Ucrânia e aos desafios do atual cenário macroeconômico, bem como os impactos de inflação. Embora não haja preocupação imediata com a disponibilidade de titânio em nossa cadeia de suprimentos, considerando nossa atual posição de estoque e as fontes alternativas existentes em outros países, continuaremos monitorando nossa cadeia de suprimentos para identificar possíveis restrições.

Em 31 de dezembro de 2023, a companhia não possui ativos ou passivos materiais expostos a Rússia, Belarus ou Ucrânia, portanto nenhum impacto contábil relevante foi identificado até a data de autorização para emissão dessas demonstrações financeiras.

Conflito Israel - Hamas

O conflito entre Israel e Hamas pode gerar impactos na cadeia de suprimentos da companhia, a depender de sua evolução e desdobramentos. Visando o monitoramento desses potenciais impactos, além de outros relacionados a operações e clientes, a companhia acompanha atentamente os fatos a respeito de tal conflito.

Em 31 de dezembro de 2023, a companhia não possui ativos ou passivos materiais expostos a Israel ou à Palestina, portanto nenhum impacto contábil relevante foi identificado até a data de autorização para emissão dessas demonstrações financeiras.

Oferta de recompra e emissão de título de dívida

Entre os meses de junho/2023 e setembro/2023, mediante oferta de recompra, a companhia recomprou US\$1.375.493 mil das seguintes notas em circulação:

2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

- US\$952.782 mil: resgate da totalidade das notas remuneradas a 5,05% a.a. e vencimento em 2025.
- US\$205.965 mil: resgate parcial das notas remuneradas a 5,40% a.a. e vencimento em 2027.
- US\$189.746 mil: resgate parcial das notas remuneradas a 6,95% a.a. e vencimento em 2028.

A companhia reconheceu US\$5.407 mil no resultado financeiro como ganho decorrente das transações de recompras das notas em circulação listadas acima.

Adicionalmente, em julho/2023, a companhia emitiu US\$750.000 mil em títulos de dívida com vencimento em 2030.

Renegociação com cliente

Em setembro/2023, a companhia concluiu a renegociação de dívida com um dos seus clientes. Os montantes renegociados serão remunerados a 7,5% a.a. e liquidados até 2030. Ainda, a renegociação considera o recebimento de instrumento patrimonial da contraparte. O principal impacto desta renegociação foi o desreconhecimento dos ativos existentes, inicialmente classificados como financiamentos a clientes, e o reconhecimento subsequente dos ativos modificados.

O resultado da companhia não foi impactado significativamente em consequência desta renegociação.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos

(a) Política Formalizada de Gerenciamento de Riscos

A Companhia adota uma Política de Gestão de Riscos Empresariais para garantir o fortalecimento de gestão de riscos. Essa política foi aprovada pela Administração da Companhia em 2018, revisada em 2022, aprovada pelo Comitê de Auditoria, Riscos e Ética da Companhia, em 25 de abril de 2022 e pelo Conselho de Administração em 26 de abril de 2022.

(b) Objetivos e Estratégias da Política de Gerenciamento de Riscos

O objetivo da Política de Gestão de Riscos Empresariais é estabelecer diretrizes quanto ao processo de Gestão de Riscos da Embraer a fim de assegurar que a identificação, análise, avaliação, mitigação e monitoramento dos riscos sejam realizados de acordo com a metodologia definida pela Alta Administração, levando em consideração o planejamento estratégico, os processos e modelo de negócio da Companhia e fatores externos. Adicionalmente, a comunicação da política de Gestão de Riscos Empresariais tem como objetivo conscientizar e capacitar continuamente os empregados da Companhia para a disseminação da cultura de riscos.

A estratégia da Política de Gestão de Riscos Empresariais é estabelecer integração de práticas de gerenciamento de riscos na Companhia melhorando a tomada de decisões em governança, estratégia, definição de objetivos e operações do dia a dia. A Política de Gestão de Riscos Empresariais também estipula instâncias de responsabilidades que perpassam as unidades de negócios e as regiões geográficas de atuação da Companhia.

A gestão de riscos busca, ainda, assegurar que os riscos estratégicos e inerentes aos negócios da Companhia sejam identificados, priorizados e geridos em um nível aceitável a fim de criar, preservar e realizar valor.

A gestão de riscos é também importante para que todos os níveis hierárquicos compreendam claramente os objetivos do processo, os papéis, as funções e as responsabilidades quanto a esse tema atribuídas aos diversos níveis da Companhia.

(i) Riscos para os quais se busca proteção

A Embraer busca se proteger dos riscos inerentes à sua atividade empresarial, sendo que os principais para fins deste Formulário de Referência estão descritos no item 4.1. A Companhia classifica estes riscos em: riscos financeiros, regulatórios, operacionais, estratégicos ou cibernéticos, de acordo com o tipo de evento.

A Companhia busca mitigar ou controlar estes riscos de diversas formas, inclusive mediante a aquisição de contratos de transferência de tais riscos (por exemplo, apólices de seguro, garantias contratuais, derivativos e outros instrumentos negociais), desde que a análise de custo e benefício justifique a contratação da proteção para a transferência do risco.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

Para os riscos que não são transferidos, as áreas de negócios monitoram e definem planos de ação para mitigar as exposições ou até mesmo reduzir a magnitude dos riscos.

Os riscos da Companhia são monitorados periodicamente e cada risco possui seus respectivos planos de mitigação, cuja finalidade é reduzir a exposição da Companhia e garantir a não efetivação do risco. Os planos de ação de resposta ao risco contemplam o monitoramento através de indicadores-chave de risco (*key risk indicators*).

(ii) Instrumentos utilizados para proteção

Os riscos internos ou externos, relacionados aos objetivos estratégicos da Embraer, são mapeados e monitorados pelos órgãos e instâncias competentes da Administração para assegurar que, se tais ameaças vierem a se materializar, as consequências sejam conhecidas e geridas em um nível aceitável.

Dada a variedade de tipos de riscos empresariais estabelecidos pela Política de Gestão de Riscos Empresariais, os instrumentos de mitigação ou controle variam e incluem:

- (1) O monitoramento constante de tendências econômicas, comerciais e setoriais para antever e se planejar para eventuais alterações na demanda por nossos produtos, nas preferências de nossos clientes, na composição da demanda por nossos produtos, no número e ritmo de cancelamentos de pedidos de aeronaves, e em outras variáveis de mercado que afetem o grau e as particularidades da demanda por nossos produtos.
- (2) A gestão ativa de nossa alocação de recursos produtivos, de nossa composição e características de nossos produtos, e de nosso desenvolvimento de novos clientes e mercados para nossos produtos.
- (3) O monitoramento constante de nossas relações com financiadores, investidores, fornecedores e outras contrapartes para antever e se planejar para eventuais alterações na disponibilidade de recursos, insumos e outros pressupostos de nossas atividades.
- (4) A gestão ativa de relacionamentos com fornecedores para minorar relações de dependência e evitar outras formas de falha no suprimento de nossas demandas.
- (5) O desenho e padronização de nossas políticas de contratação para alinhar nossas relações contratuais com nossos objetivos empresariais e tornar previsíveis obrigações em nossos contratos mais comuns.
- (6) A redução dos custos operacionais, por meio do Programa de Excelência Empresarial Embraer (P3E).
- (7) A busca de cooperações tecnológicas com entidades que lideram a evolução de tecnologias de produtos e serviços para garantir a competitividade com riscos controlados.
- (8) A prática de desenvolver e não ter dependência de fornecedores (por exemplo: *sole source* ou *single source*) ao longo de sua cadeia de suprimentos, ou de categorias de clientes (por exemplo, a Embraer busca clientes nos cinco continentes).

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

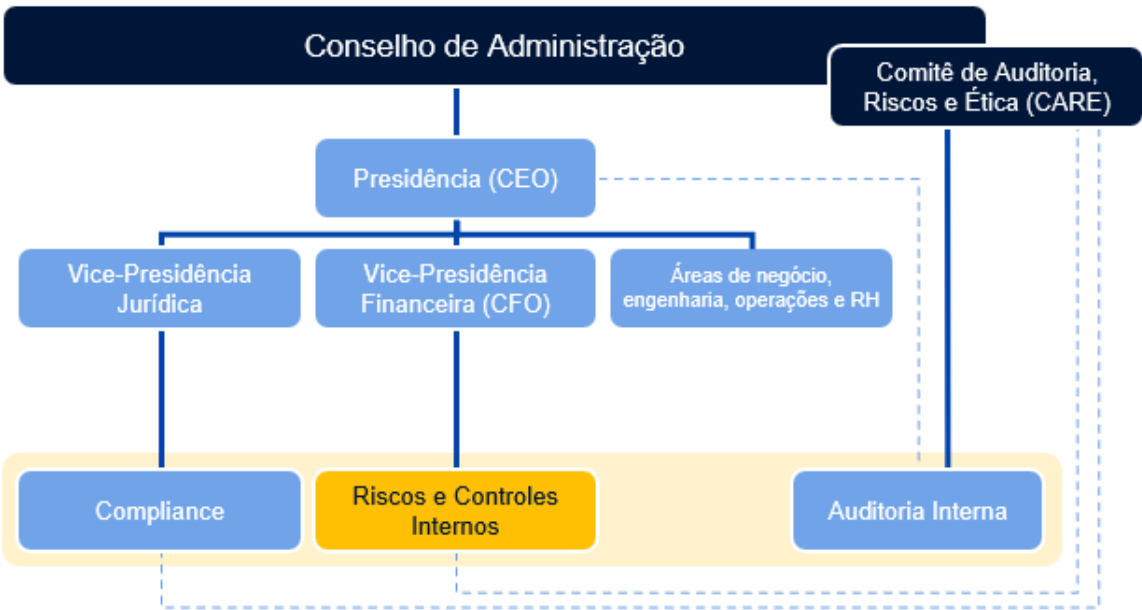
- (9) O monitoramento da situação financeira de nossos clientes.
- (10) O monitoramento da competitividade dos nossos produtos perante os concorrentes.
- (11) Monitoramento periódico das negociações de *scope clause* nas companhias áreas.
- (12) A manutenção de equipe dedicada à gestão de crise de produto e operações, que acompanha quaisquer acidentes ou incidentes.

(iii) Estrutura Organizacional de gerenciamento de riscos

A Companhia possui uma estrutura organizacional de gerenciamento de riscos integrada entre os diversos órgãos da Administração e comitês. Essa estrutura integrada aumenta a capacidade da Administração de identificar, avaliar, tratar e monitorar os riscos associados ao negócio. A gestão de riscos é feita à luz da Política de Gestão de Riscos Empresariais e do framework COSO ERM (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management*) versão 2017.

A área de Riscos e Controles Internos tem por responsabilidade fomentar, apoiar e alinhar, juntamente com as áreas de negócios, análises periódicas dos riscos que refletem de maneira estruturada as visões empresariais dos executivos em relação aos principais aspectos de gestão e riscos envolvidos nas operações, áreas, processos de negócio e características da Embraer, obtidas com base em entrevistas realizadas com a alta administração, revisões periódicas dos riscos, questionários, reuniões de acompanhamento de planos de ação, bem como o endereçamento de ações, validações e avaliações efetuadas pela Administração, sendo reportados ao Conselho de Administração e seus comitês, quando solicitado.

A estrutura organizacional de gestão de riscos da Companhia abrange os órgãos representados esquematicamente a seguir:



5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

A partir da estrutura de relações de supervisão e coordenação acima, cada órgão assume responsabilidades específicas conforme a seguinte alocação:

Conselho de Administração (CA)

- Revisar e deliberar sobre a Política de Gestão de Riscos Empresariais;
- Supervisionar e acompanhar os riscos a que a Embraer estiver exposta, sejam de natureza financeira, estratégica, regulatória, operacional ou cibernética;

Comitê de Auditoria, Riscos e Ética

Compete ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (comitê de auditoria estatutário, na condição de órgão de assessoramento do Conselho de Administração, composto por conselheiros independentes e membros externos):

- Supervisionar e propor revisões em riscos mais relevantes de natureza operacional, estratégica, financeira, regulatória ou cibernética dos mercados administrados pela Companhia, por meio do diagnóstico das fontes de risco das atividades da Embraer e de sua estratégia;
- Avaliar a adequação dos modelos de gestão e avaliação de riscos, bem como dos testes de aderência e validação dos modelos utilizados;
- Analisar e opinar sobre as diretrizes e políticas de gestão de risco empresariais, principalmente no que tange ao apetite de risco e cultura de riscos;
- Analisar e opinar sobre as informações gerenciais e contábeis divulgadas ao público e órgãos reguladores no que tange o perfil e controle de risco da Companhia;
- Avaliar a adequação dos recursos humanos e financeiros destinados à gestão de riscos;
- Exercer as funções de (i) Comitê de Auditoria (*Audit Committee*) para os fins da legislação norte americana, especialmente o “*Sarbanes-Oxley Act*”, e de (ii) Comitê de Auditoria Estatutário, nos termos da Resolução nº 23, de 25 de fevereiro de 2021 (“Resolução CVM 23”), da Comissão de Valores Imobiliários (“CVM”).

Diretorias Executivas (Vice-Presidências)

- Liderar a implantação da gestão de riscos em suas respectivas áreas;
- Aprovar normas, limites máximos de riscos específicos em suas respectivas áreas, caso necessário;
- Gerenciar os riscos inerentes às suas atividades (identificar, avaliar, tratar e monitorar);
- Definir e acompanhar os planos de ação/mitigação para redução da exposição ao risco, assim como definir responsáveis, indicadores e prazos de implementação das ações (quando aplicável);
- Informar à área de Gestão de Riscos sobre a identificação de novos riscos ou eventos que sejam relevantes e suas respectivas evoluções.

Gerência de Riscos e Controles Internos

- Coordenar e definir os padrões referentes aos processos de gestão integrada de riscos;

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

- Apoiar e garantir a identificação, o reporte e monitoramento dos riscos e seus respectivos planos de ação;
- Realizar a consolidação dos riscos;
- Reportar periódica e formalmente ao CARE, CA e em Reunião de Diretoria (RD), quando solicitado;
- Disseminar e capacitar quanto à cultura de gerenciamento de riscos na Companhia.

Os riscos empresariais da Embraer são identificados, analisados, tratados e monitorados por cada Diretoria Executiva, juntamente com os respectivos responsáveis operacionais. Reuniões de acompanhamento dos riscos, atualizações dos planos de ação, elaborados para mitigar e/ou reduzir a exposição aos riscos, juntamente com os indicadores (KRI – *Key Risk Indicators*) de acompanhamento de cada risco, ocorrem periodicamente.

Adicionalmente, a Companhia possui uma estrutura de governança corporativa, cujas áreas de *Compliance*, Riscos e Controles Internos e Auditoria Interna estão alinhadas e atuam como segunda e terceira linhas assegurando suas estruturas de reporte e evitando sobreposições de atividades.

O processo de gestão de Riscos é revisado periodicamente com base em *benchmarking*, atualização de *frameworks* e melhores práticas de mercado. O processo é desdobrado à nível de diretorias.

Auditoria Interna

Sem prejuízo das atribuições da Auditoria Interna informadas no item 7.1.(f) deste Formulário de Referência:

- Avaliar a qualidade e a efetividade da estrutura de governança, processos e controles existentes para identificação e gerenciamento de riscos de mercado, que assegurem o cumprimento de normas legais e regulamentares pela Embraer.
- Prover informações acuradas, objetivas e tempestivas, apresentando visibilidade dos trabalhos de Auditoria Interna e da implementação dos planos de ação em curso aos i) Conselho de Administração; ii) Comitê de Auditoria, Riscos e Ética; e iii) Diretoria Estatutária.

Chief Executive Officer e Chief Financial Officer

- Exercer liderança e direcionamento à Administração através da definição de objetivos, valores fundamentais, padrões, expectativas, estrutura organizacional e responsabilidades da Companhia;
- Aprovar os documentos-chave (ex.: política de Gestão de Riscos Empresariais);
- Acompanhar os riscos priorizados periodicamente;
- Avaliar os relatórios e resultados e prover considerações e direcionamentos apropriados.

(c) Adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política de gerenciamento de riscos

A Companhia entende que sua estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da Política de Gestão de Riscos Empresariais é adequada.

5.2 Descrição dos controles internos

5.2 - Descrição Dos Controles Internos

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

A Companhia avalia anualmente a sua matriz de controles internos com a finalidade de mapear e elaborar planos para a mitigação dos riscos aos quais está sujeita. Estes podem ser classificados como: cibernéticos, financeiros, estratégicos, operacionais e regulamentares.

A matriz de controles também visa ao atendimento das normas nacionais e internacionais, como a *Sarbanes-Oxley Act* (SOX), de forma a assegurar que as informações utilizadas na elaboração de demonstrações financeiras são confiáveis, íntegras, precisas e acuradas.

A cada início do ano fiscal, é definido o escopo para avaliação dos controles, através da elaboração de um *Risk Assessment*. Posteriormente, entre maio e setembro, inicia-se a fase *walkthrough* que tem como objetivo mapear os processos e entender o fluxo de transações/operações e desenhos dos controle à luz do riscos identificados; Assim, é feito um acompanhamento dos processos, desde sua origem até que sejam refletidos nos relatórios financeiros da Companhia. Em outubro, inicia-se a fase de testes de eficácia de acordo com os procedimentos de Controles Internos e, caso existam controles deficientes ainda passíveis de remediação, executa-se o reteste.

Todas as fases do processo de controles internos – desde o planejamento anual, definição da materialidade, escopo, aprovação do escopo de trabalho, alinhamento com auditoria externa independente, atualização da matriz de controle, documentação das atividades, responsabilidades das áreas funcionais, *walkthrough*, testes de eficácia, potenciais problemas e os resultados finais – são alinhadas previamente entre a área de Riscos e Controles Internos e a auditoria externa independente, sendo posteriormente apresentadas ao Conselho de Administração, ao Conselho Fiscal, ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, e à Diretoria Executiva.

Para um melhor entendimento das fases acima citadas, abaixo uma breve explicação de cada uma delas:

- Planejamento: Elaborar planejamento, cronograma, plano de trabalho das fases das atividades de Controles Internos e para certificação SOX, coordenando as atividades com as Unidades de Negócio (Brasil e exterior) e auditoria externa independente.
- Materialidade: Calcular materialidade e identificar as contas contábeis relevantes do balanço anual e demonstrações consolidadas e associá-las aos processos de negócio da Companhia.
- Definição e validação do escopo Embraer: O objetivo é identificar os riscos na emissão de relatórios financeiros e na divulgação, permitindo que os esforços sejam priorizados e

5.2 Descrição dos controles internos

focados. As contas contábeis relevantes são selecionadas quantitativamente com base na materialidade e avaliadas qualitativamente baseando-se nos riscos cibernéticos, estratégicos, financeiros, operacionais e regulamentares. Essa atividade é realizada pela área de Riscos e Controles Internos e alinhada com a Contabilidade Corporativa, Auditoria Interna e Auditoria Externa Independente.

- Aprovação do Comitê de Auditoria, Riscos e Ética: O responsável pela área de Controles Internos apresentará, para aprovação do Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, no início do período de planejamento de cada ano fiscal:
 - Escopo de contas contábeis (quantitativo);
 - Escopo qualitativo dos riscos dos processos e negócios; e
 - Localidades e processos cujos controles internos relevantes terão sua eficácia testada.
- Alinhamento do escopo com a Auditoria Externa Independente: Como uma forma de alinhar as expectativas, anualmente o escopo definido pela área de Riscos e Controles Internos é alinhado com a Auditoria Externa Independente definindo-se as contas e as Unidades de Negócio a serem tratadas no novo ciclo anual SOX.
- Revisão da matriz de Controle: Consiste na revisão acerca dos riscos e suas respectivas classificações, objetivos de controle, atividades de controle, sobre o escopo definido.
- Walkthrough (revisão e avaliação dos controles): Avaliação do controle, efetuada pela área de Riscos e Controles Internos e/ou pela auditoria externa independente, para revisar, avaliar e propor melhorias nos controles que mitigam os riscos utilizando o conceito de 5W2H (do inglês, *What, Why, Where, When, Who, How, e How Much*). Além disso, nessa fase são realizadas as atualizações sistêmicas requeridas: descrição das atividades de controles, área responsável, se a atividade é manual ou automática; preventiva ou detectiva, etc. As atividades que forem eventualmente consideradas não adequadas deverão ser revistas, de acordo com um plano de remediação recomendado. Nesta fase, também são implementados controles para mitigação dos riscos identificados, de acordo com o mapeamento e entendimento dos processos relevantes para a companhia, seja quantitativamente ou qualitativamente.
- Testes de eficácia dos controles: Testes realizados a fim de verificar a eficácia operacional das atividades de controle. O trabalho é efetuado pela área de Riscos e Controles Internos e/ou pela auditoria externa independente. A documentação gerada pela área de Riscos e Controles Internos é arquivada no sistema automatizado de maneira a permitir sua utilização pelos auditores externos independentes como parte de seus procedimentos para o trabalho, conforme os critérios de amostragem estabelecidos em Procedimento.
- Resultado dos testes de eficácia: Ao término de cada fase de testes, a área de Riscos e Controles Internos comunica, aos responsáveis e superiores, o resultado dos testes de eficácia. Essa comunicação contém informações suficientes para permitir que os

5.2 Descrição dos controles internos

responsáveis adotem prontamente as ações apropriadas, quando necessário, de acordo com suas funções e responsabilidades definidas. As informações estão contidas nos papéis de trabalho no sistema automatizado.

- Retestes dos controles internos remediados: Testes realizados para verificar a eficácia operacional das atividades de controle remediadas no sistema automatizado, conforme os critérios de amostragem.
- Documentação dos trabalhos efetuados: Documentação das conclusões e recomendações dos testes / retestes efetuados no sistema automatizado.
- Avaliação da auditoria externa independente: Fornece uma avaliação independente do ambiente de controles internos.
- Evento que marca o final do ciclo anual: Arquivamento do *Annual Report Form 20F*, com relatório emitido pela Auditoria Externa Independente e a carta do Diretor-Presidente e Vice-Presidente Financeiro e de Relações com os Investidores.
- Comunicação do resultado da Certificação: Ao término dos testes, a área de Riscos e Controles Internos disponibiliza no sistema automatizado o resultado da Certificação Anual. O resultado da Auditoria Externa Independente é alinhado com a área de Riscos e Controles Internos que também submete para as áreas sobre seus resultados. O Comitê de Auditoria, Riscos e Ética é comunicado do resultado, pela área de Controles Internos, quando da realização das reuniões. A comunicação deve ser precisa, objetiva, clara, concisa, construtiva, completa e tempestiva.

Indicadores

Não conformidades - deficiências nos controles internos: As deficiências são enquadradas em 08 categorias, sendo:

- Ausência/Insuficiência de documentação;
 - Falha na execução do controle;
 - Tempestividade;
 - Ausência de revisão/aprovação;
 - Ausência de controle;
 - Amostra insuficiente para remediação;
 - Segregação de função sistêmica;
 - Falha no desenho do controle.
-
- Classificações de deficiências: As deficiências podem ser classificadas em 4 tipos, sendo elas:
 - Oportunidade de melhoria (OP): Indica uma falha na tempestividade e/ou na geração e armazenamento das evidências de uma atividade de controle. Essa deficiência é comunicada ao responsável pelo controle e ao gestor da área. Dado a identificação de uma fraqueza no

5.2 Descrição dos controles internos

controle, a qual não leva ao agravamento do risco em si, fica evidente uma ação que poderia ser tomada com a finalidade de tornar a mitigação do risco mais sólida. Essa ação é a oportunidade de melhoria.

- **Deficiência de controle (CD):** Indica falha no desenho ou na implementação e/ou na eficácia operacional de uma atividade de controle, mas que não tem probabilidade de levar a distorções relevantes nas demonstrações contábeis (inferior à materialidade definida) e também não tem susceptibilidade à perda ou à fraude. Essa deficiência é comunicada ao responsável pelo controle, ao gestor e ao Diretor da área, e apresentada ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (CARE) sempre que incluso o assunto na pauta.
- **Deficiência significativa (SD):** Indica uma falha ou combinação de deficiências no desenho ou na operação de controles internos que afeta adversamente a capacidade de a Companhia iniciar, registrar, processar, resumir e reportar dados financeiros e não financeiros precisos. Tem a probabilidade de levar a distorções relevantes nas demonstrações contábeis e/ou tem susceptibilidade à perda ou à fraude, que pode ter controles mitigatórios que reduzem sua magnitude. Essa deficiência é comunicada ao responsável pelo controle, ao gestor e ao Diretor da área envolvida. Também é comunicada ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, o qual acompanha a implementação do plano de remediação e reporta o andamento dos trabalhos para o Conselho de Administração.
- **Fraqueza Material (MW):** Indica uma falha ou combinação de deficiências de controle interno monetário e/ou de nível de entidade que reduz acentuadamente a probabilidade de que a Companhia possa atingir seus objetivos. A presença de uma ou mais deficiências materiais podem indicar que a estrutura de controles internos não é eficaz. Essa deficiência é comunicada ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, o qual acompanha a implementação do plano de remediação e reporta o andamento dos trabalhos para o Conselho de Administração. Esta deficiência é publicada no Relatório Anual 20F (documento da SEC) e no Formulário de Referência (documento da CVM).

- **SAD – Sumário das Deficiências Identificadas**

Documento em que é realizado o acompanhamento, pela área de Controles Internos, das remediações nos controles deficientes com plano de ação, responsáveis e datas de implementação.

Adicionalmente ao exposto acima, reuniões de alinhamento e acompanhamento são realizadas durante todas as fases, juntamente com a auditoria externa independente com a finalidade de prevenir eventuais não conformidades de controles.

A área de Riscos e Controles Internos trabalha de forma colaborativa com as áreas de Auditoria Interna e Compliance da Embraer com o objetivo de evitar sobreposição de atividades e alinhar os riscos para a Companhia.

5.2 Descrição dos controles internos

(b) Estruturas Organizacionais Envolvidas

A Companhia possui uma estrutura organizacional de gestão de riscos e os controles internos integrados entre os diversos órgãos da administração e comitês da Companhia. Vide item 5.1 (b) (iii) deste Formulário de Referência.

(c) Como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela Administração, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A área de riscos e controles internos, anualmente, elabora um *Risk Assessment* e avalia o ambiente de controles internos, a fim de garantir a efetividade dos controles e mitigar os riscos mapeados. Periodicamente, a Gerência de Controles Internos reporta os resultados das avaliações ao Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (CARE), Conselho de Administração (CA) e em Reunião de Diretoria (RD), sendo de responsabilidade do CARE garantir que a Diretoria Executiva desenvolva controles internos confiáveis. Ainda, para as deficiências identificadas no ambiente de controles internos, há um reporte para a Gerência da área para acompanhamento do plano de ação, conforme identificação destas. Todas as deficiências possuem plano de ação, responsável e data de implantação, que são acompanhadas em bases mensais pela área de Riscos e Controles Internos e, pontualmente, pelas áreas de Auditoria Interna e Compliance. Adicionalmente, qualquer exceção observada nas atividades que possam impactar as demonstrações financeiras é reportada tempestivamente para adoção das ações corretivas, em linha com as práticas recomendadas pelo *Internal Control Integrated Framework* emitido pelo *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* ("COSO") – 2013.

Semestralmente, a área de Riscos e Controles Internos envia uma carta de representação para assinatura dos representantes Financeiros (Vice-Presidentes, Diretores, Gerentes e/ou Supervisores) de cada Empresa do grupo com o intuito de buscar a formalização no processo de Governança Corporativa, do fechamento das Demonstrações Financeiras Consolidadas da Embraer, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, nos Estados Unidos e normas internacionais de relatório financeiro (IFRS). No final de cada ciclo anual, a área de Riscos e Controles Internos elabora um formulário executivo contendo todos os pontos identificados e divulga para as Diretorias Executivas.

Todos os planos de ação e os resultados dos testes são compartilhados com a auditoria externa independente para a garantia da evolução dos processos e cobertura dos riscos, assim como as deficiências apontadas. Os controles e procedimentos de divulgação se referem aos controles e outros procedimentos adotados e planejados para assegurar que informações obrigatórias a serem divulgadas nos relatórios arquivados sejam registradas, processadas e comunicadas aos nossos diretores, incluindo nossos principais diretores executivos e financeiros, ou às pessoas com funções semelhantes, conforme adequado para permitir decisões precisas relativas às divulgações.

Adicionalmente, a cada três meses, a área de Riscos e Controles Internos realiza o reporte de

5.2 Descrição dos controles internos

suas atividades, resultados e planos de ação para o Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, o Conselho Fiscal e, ao menos duas vezes ao ano, para o Conselho de Administração, que por sua vez orientam, supervisionam, avaliam e demandam trabalhos adicionais, quando necessário.

(d) Deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório do auditor independente, 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

Anualmente, o auditor independente efetua as suas avaliações dos controles internos durante as fases de *walkthrough* e testes de eficácia. A cada fase de testes é emitido um relatório prévio sobre as deficiências e oportunidades de melhorias, destacando-se os impactos e necessidades de ajustes nos controles.

O relatório final sobre o ambiente de controles internos, emitido pelo auditor externo independente para a Embraer, é encaminhado para a área de Riscos e Controles Internos e todas as deficiências e oportunidades de melhoria nos processos são endereçadas e alinhadas com as áreas responsáveis pelos respectivos controles.

No ano de 2023 não foi identificada nenhuma Deficiência Significativa (SD), ou Fraqueza Material (MW) pela auditoria externa independente, conforme detalhamento abaixo:

Todas as deficiências identificadas foram classificadas como Deficiência de Controle.

Após a conclusão dos testes de controle do ciclo de 2023, a equipe de Controles Internos efetuou a análise de severidade individual e agregada das deficiências para assim classificá-las entre Deficiência de Controle (CD), Deficiência Significativa (SD) ou Fraqueza Material (MW).

Para a análise de severidade individual foram utilizadas as seguintes premissas:

- a) Causa raiz da deficiência;
- b) Conta contábil e assertiva relacionada;
- c) Se a deficiência indica a existência de fraude;
- d) Fatores na avaliação da severidade (incluindo probabilidade e magnitude da falha);
- e) Se existem controles compensatórios e se eles foram testados; e
- f) Se a deficiência existe no final do exercício.

Para a análise agregada das deficiências foram utilizadas as premissas:

- Classificação das falhas por unidade/site Embraer, rubrica da demonstração financeira e assertiva;
- Classificação da causa raiz das falhas entre: Tempestividade, Ausência de documentação, Ausência de revisão/aprovação, Amostra insuficiente para remediação), Ausência de controle, Falha no desenho do controle, Segregação de função sistêmica, Falha na execução e Falha no desenho do controle;

5.2 Descrição dos controles internos

- Subclassificação das falhas entre:
 - Oportunidade de melhoria (tempestividade, ausência de documentação, ausência de revisão/aprovação e amostra insuficiente para remediação);
 - GAPs (ausência de controle, falha no desenho do controle, segregação de função sistêmica, falha na execução e falha no desenho do controle). Efetuamos uma análise para cada gap considerando os seguintes aspectos: rubrica da demonstração financeira, unidade que a falha ocorreu, valor do ajuste contábil (se aplicável) e planos de ação.
- Para os ciclos que apresentaram apenas 1 GAP a análise de agregação não é aplicável; e
- As falhas que já foram solucionadas até 31/12/2023 não foram consideradas para fins da análise da agregação.

Total de deficiências de controle: 111

Total de deficiências significativas: 0

Total de fraquezas materiais: 0

Após os procedimentos mencionados acima, a área de Riscos e Controles Internos concluiu que, não foram observadas tendências ou gaps que poderiam indicar Fraquezas Materiais (MW) ou Deficiências Significativas (SD).

Embora não tenha identificado Deficiência Significativa (SD) ou Fraqueza Material (MW) referente ao exercício social de 2023, a Companhia informa que a Fraqueza Material (MW) identificada em 2022 relacionada à contabilização da combinação de negócios entre a subsidiária Eve Holding e Zanite Acquisition Corporation foi corrigida nas demonstrações financeiras consolidadas do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022.

(e) Comentários dos Diretores sobre as deficiências apontadas no relatório do auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

Nossa administração é responsável por estabelecer e manter controles internos adequados sobre demonstrações financeiras, conforme definido nas Regras 13a-15(f) e 15d-15(f) do *Exchange Act* dos Estados Unidos. Nossos controles internos sobre demonstrações financeiras são desenhados para proporcionar segurança razoável em relação à confiabilidade das demonstrações financeiras e a preparação destas para fins externos de acordo com o IFRS. Nossos controles internos sobre demonstrações financeiras incluem as políticas e procedimentos que (1) dizem respeito à manutenção de registros que, em detalhes razoáveis, de forma precisa e que reflitam fielmente as transações e alienações de nossos ativos; (2) fornecem garantia razoável de que as transações são registradas conforme necessário para permitir a preparação

5.2 Descrição dos controles internos

das demonstrações financeiras de acordo com o IFRS, e que os recebimentos e gastos da Companhia estão sendo feitos apenas de acordo com autorizações de nossa administração e diretores; e (3) fornecer garantia razoável em relação à prevenção ou detecção oportuna de aquisição, uso ou alienação de nossos ativos que possam ter um efeito material em nossas demonstrações financeiras e que não tenham sido devidamente autorizados. Devido às suas limitações, os controles internos sobre demonstrações financeiras podem não prevenir ou detectar distorções. Além disso, as projeções de qualquer avaliação de eficácia para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles possam se tornar inadequados devido a mudanças nas condições ou que o grau de conformidade com as políticas ou procedimentos pode se deteriorar.

Nesse contexto, nossa gestão, com a participação do CEO e do CFO, sob a supervisão do nosso Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, avaliou a eficiência de nossos controles internos sobre demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2023 com base nos critérios estabelecidos no *Control - Integrated Framework* (2013) do *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*. Com base nessa avaliação, nossa administração concluiu que, em 31 de dezembro de 2023, nossos controles internos sobre demonstrações financeiras eram eficientes.

5.3 Programa de integridade

5.3 - Programa de Integridade

Se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios e fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificando, em caso positivo:

A Companhia possui o Programa de Compliance (ou Programa de Integridade) que foi criado em novembro de 2012. Desde sua criação, o programa evoluiu com a revisão e/ou implementação de políticas e procedimentos, bem como a inclusão de controles internos em diversos processos chave da Companhia.

(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

A Companhia possui regras, políticas, procedimentos e práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública, que foram elaborados após análise dos riscos a que a Companhia está sujeita. Os riscos de Compliance identificados pela Companhia são reavaliados a cada 3 anos. As regras, políticas e procedimentos que compõem o nosso Programa de Compliance são objeto de revisão periódica, a cada 2 anos, sem prejuízo de revisões em período inferior em decorrência de mudança de lei ou regulamentação aplicável, ou da análise interna dos riscos a que a Companhia está sujeita.

As políticas de Compliance vigentes, disponíveis para consulta no endereço <http://compliance.embraer.com.br/políticas.html>, foram atualizadas em 22 de dezembro de 2022 (Política Global Anticorrupção) e em 8 de dezembro de 2023 (Código de Ética e Conduta).

Os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados pela Embraer são:

- (1) Divulgação das regras, políticas e procedimentos que compõem o Programa de *Compliance* por meio de treinamentos periódicos dos administradores e funcionários da Companhia, bem como de campanhas de comunicação desenvolvidas e coordenadas pela Área de *Compliance*;
- (2) Disponibilização de canal específico para os funcionários (compliance@embraer.com.br) para envio de dúvidas e questionamentos sobre o Código de Ética e Conduta e outros aspectos do Programa de *Compliance*, sendo tais questionamentos respondidos por uma equipe especializada;
- (3) Disponibilização de canal de denúncias (*Helpline*) para funcionários, fornecedores, clientes e consumidores reportarem violações ao Código de Ética e Conduta de negócios, demais políticas e procedimentos da Companhia, bem como a legislação aplicável;
- (4) Análise prévia e em maior nível de detalhamento (*due diligence* | *risk-based approach*), pela Área de *Compliance*, de fornecedores e prestadores de serviço que interagem ou

5.3 Programa de integridade

poderão interagir com a Administração Pública em nome da Companhia, tais como: advogados, consultores e despachantes, bem como parceiros estratégicos, consórcios e terceiros que estejam enquadrados em outras categorias de risco definidos nos procedimentos da Companhia;

- (5) Análise e validação prévia, pela Área de *Compliance*, para qualquer contratação envolvendo funcionários ou órgãos públicos ou terceiros a ele relacionados;
- (6) Obrigatoriedade de observância dos procedimentos internos de Brindes, Hospitalidades, Patrocínios e Doações da Companhia;
- (7) Inclusão de cláusula anticorrupção em contratos com fornecedores e prestadores de serviço, por meio da qual se obrigam a não cometer qualquer ato que possa violar a legislação anticorrupção brasileira e/ou internacional aplicável;
- (8) Diligência prévia legal e de *compliance* em operações societárias com foco na detecção de riscos de fraude e corrupção envolvendo a empresa-alvo e seus sócios;
- (9) Procedimento de *Know Your Customer* aplicável a potenciais clientes e clientes existentes com foco em anticorrupção, controle de exportação, prevenção à lavagem de dinheiro, entre outros; e
- (10) Verificação prévia de Compliance antes de qualquer realização de patrocínios, doações e afiliações a entidades de classe.

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

A Governança da Embraer é composta: (i) pelo Departamento de *Compliance*, cuja Vice-Presidente Jurídica e de *Compliance* (*Chief Compliance Officer*) reporta diretamente ao Conselho de Administração da Companhia, por intermédio do Comitê de Auditoria, Riscos e Ética ("CARE"); (ii) Controles Internos, que reporta ao Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores (*Chief Financial Officer*) e também com acesso direto ao CARE e, por fim, (iii) a Auditoria Interna, que reporta diretamente ao CARE.

A estrutura organizacional de integridade da Companhia abrange os órgãos indicados abaixo com suas respectivas atribuições:

5.3 Programa de integridade

Comitê de Auditoria, Riscos e Ética

O Comitê de Auditoria, Riscos e Ética (comitê de auditoria estatutário, na condição de órgão de assessoramento do Conselho de Administração, composto por conselheiros independentes e membros externos) é responsável por supervisionar a função de *Compliance* da Companhia, em linha com os documentos que regem a Companhia, incluindo o Regulamento Interno do Comitê de Auditoria, Riscos e Ética, contemplando as seguintes atribuições:

- Fornecer orientação, avaliar o desempenho, e recomendar planos de ação relacionados às alegações de alto impacto (conforme definidas no *Helpline* – Canal de Denúncias – Procedimento Corporativo);
- Supervisionar e avaliar as atividades da área responsável pelo *Compliance* da Companhia, incluindo a organização, equipe, responsabilidades, planos de trabalho e resultados da atividade de *Compliance*.

Diretoria Executiva

A Diretoria Executiva revisa os resultados apurados relacionados à eficácia do Programa de Compliance. Ademais, a Diretoria Executiva é responsável por supervisionar e/ou revisar e aprovar determinados terceiros contratados pela Embraer, conforme estabelecido nos procedimentos da Companhia.

Comitê de Pessoas e ESG

O Comitê de Pessoas e ESG é um comitê estatutário e permanente, tendo, dentre outras atividades, o assessoramento ao Conselho de Administração em relação à estipulação de metas para os Vice-Presidentes, dentre elas metas de Compliance, se houver;

Comitê de Ética

O Comitê de Ética auxilia a Diretoria nas suas funções envolvendo questões relacionadas à ética e suas competências incluem:

- Avaliar e discutir o resultado das investigações relacionadas às alegações de baixo impacto (conforme definidas no *Helpline* – Canal de Denúncias – Procedimento Corporativo);
- Preparar recomendações adequadas relacionadas a essas investigações;
- Deliberar sobre as recomendações (medidas disciplinares, dentre outras), caso aplicável;
- Tratar todas as informações e todos os documentos analisados com absoluto sigilo e confidencialidade, independentemente do assunto; e
- Oferecer suporte na resolução de conflitos éticos, resolvendo questões relacionadas a situações controversas, e garantindo a manutenção da uniformidade dos critérios utilizados em casos similares.

5.3 Programa de integridade

Compliance

A área de *Compliance* é responsável por gerenciar a aplicação do Programa de Compliance no dia a dia da Companhia, estabelecendo normas, procedimentos e treinamentos para ajudar a evitar qualquer tipo de conduta ilegal, antiética e inapropriada.

O Departamento inclui os principais cargos a seguir:

- *Chief Compliance Officer*

A *Chief Compliance Officer* é responsável por gerenciar a aplicação do Programa de Compliance no dia a dia da Companhia e atua como a principal fonte em relação a todas as questões relacionadas à anticorrupção. A *Chief Compliance Officer* se reporta diretamente ao Conselho de Administração, por intermédio do CARE.

- O *Head de Compliance*

O *Head de Compliance* oferece suporte aos processos operacionais da área, incluindo a avaliação de algumas solicitações de *Due Diligence* dos parceiros de negócios e terceiros e de *Know Your Customer* para clientes potenciais e existentes. Além disso, juntamente com a *Chief Compliance Officer*, também gerencia o processo de investigação de todas as alegações ou problemas reportados por meio do *Helpline* da Embraer e a implantação de políticas e procedimentos internos relacionados ao programa de *Compliance*. O *Head de Compliance* se reporta à *Chief Compliance Officer*.

- O Coordenador de *Compliance*

O Coordenador de *Compliance* apoia a liderança na manutenção e fortalecimento do Programa de *Compliance*. Ele coordena e dá suporte às atividades dos *Compliance Officers*, promove atividades de comunicação, educação e treinamento; coordena o canal de denúncias *Helpline*; revisa, juntamente à liderança da área de *Compliance*, fluxos, processos e procedimentos relacionados à frente de anticorrupção, apoia a frente de *Assessment and Monitoring* no mapeamento de riscos e suporta processos preventivos, detectivos e corretivos. O Coordenador de *Compliance* se reporta ao *Head de Compliance*.

- *Compliance Officers*

Os *Compliance Officers* atuam nos processos de *Due Diligence* dos parceiros de negócios e terceiros contratados, de *Know Your Customer* de clientes e demais políticas e procedimentos internos relacionados ao Programa de *Compliance*, em conjunto com o Coordenador, o *Head de Compliance* e a *Chief Compliance Officer*. Os *Compliance Officers* se reportam diretamente ao Coordenador de *Compliance*, que por sua vez se reporta ao *Head de Compliance*.

- Agentes de *Compliance*:

As responsabilidades dos Funcionários nomeados como Agentes de *Compliance* incluem:

5.3 Programa de integridade

- i. Ajudar a identificar oportunidades para melhoria do programa de *compliance* da Companhia;
- ii. Trabalhar com outras pessoas do Departamento de *Compliance* e do Departamento Jurídico para auxiliar na comunicação adequada de violações ou possíveis violações;
- iii. Auxiliar com o processo de *verificação* de *compliance* anticorrupção, relacionado a transações com fornecedores, parceiros e clientes; e
- iv. Apoiar na divulgação de mensagens e procedimentos elaborados pela equipe de *Compliance*, auxiliando na promoção de uma cultura ética e de integridade nas áreas onde atuam.

Departamento Jurídico

O Departamento Jurídico é responsável pela atividade jurídica da Companhia, incluindo a supervisão do cumprimento das leis aplicáveis por parte da Companhia. As responsabilidades do Departamento Jurídico relacionadas a questões anticorrupção incluem:

- Trabalhar junto ao Departamento de *Compliance* (e outros órgãos, quando necessário) para manter o funcionamento adequado dos esforços de *compliance* da Companhia, incluindo:
 - i. Facilitar o aconselhamento relacionado ao cumprimento do Programa de Compliance da Embraer;
 - ii. Identificar mecanismos de monitoramento periódico e as cláusulas contratuais anticorrupção adequados;
 - iii. Facilitar a investigação e remediação adequadas e tempestivas de determinadas denúncias de *compliance*.
- Em conjunto com o Departamento de *Compliance*, identificar e avaliar os riscos de *compliance*, leis e regulamentos potencialmente aplicáveis, e qualquer mecanismo adicional interno ou externo necessário em relação à inclusão da Companhia em um novo projeto ou mercado, trabalhando para implementar quaisquer controles necessários.

Departamento Financeiro e Centro de Soluções Integradas (CSI)

Em relação ao Programa de Compliance, o Departamento Financeiro e o Centro de Soluções Integradas são responsáveis pelos controles financeiros internos e pela manutenção dos livros e registros adequados. Esses Departamentos servem como guardiões e ajudam a proteger os ativos da Companhia.

As responsabilidades do Departamento Financeiro relacionadas a questões anticorrupção incluem:

- Supervisionar e monitorar os controles financeiros internos da Companhia, incluindo a avaliação de questões relacionadas a vendedores e à implementação de monitoramento adequado da supervisão regulatória em relação ao plano aprovado; e
- Em conjunto com o *Chief Compliance Officer*, conduzir a avaliação regular, no mínimo uma vez ao ano, do sistema de controles financeiros internos da Embraer, bem como da

5.3 Programa de integridade

elaboração e da implementação das melhorias adequadas para impedir e detectar pagamentos ilícitos. O Departamento Financeiro e o Departamento de CSI são também responsáveis por executar um “*three-way match*” (isto é, uma comparação da ordem de compra, da nota fiscal e da confirmação de recebimento das mercadorias ou serviços) antes do pagamento aos fornecedores.

Auditoria Interna

A área de Auditoria Interna é responsável por auditar a implementação do Programa de Compliance em todas as operações da Embraer, bem como o cumprimento pela Companhia das leis aplicáveis, incluindo as leis anticorrupção aplicáveis. O Departamento de Auditoria Interna é também responsável por conduzir determinadas investigações relacionadas a *compliance*.

Departamento de Recursos Humanos

Em relação ao Programa de Compliance, o Departamento de Recursos Humanos irá atuar em conjunto com os Departamentos de *Compliance* e Jurídico, conforme aplicável, no apoio como pontos de contato na investigação e remediação de alegações e reclamações e no desenvolvimento e implementação de procedimentos relacionados à contratação e promoção, treinamento, incentivos e medidas disciplinares dos empregados, e conflitos de interesses.

Outras informações sobre a estrutura organizacional da Companhia estão descritas no item 5.1 deste Formulário de Referência.

(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**

A Companhia possui Código de Ética e Conduta e a Política Global Anticorrupção, os quais estão disponíveis no website <http://compliance.embraer.com.br/politicas.html>

O Código de Ética e Conduta da Embraer é aplicável aos administradores, conselheiros fiscais e funcionários de todos os níveis hierárquicos da Companhia. Também faz parte dos procedimentos de Compras encaminhar as informações para acesso ao Código e à Política Global Anticorrupção a todos os fornecedores quando há celebração de contrato entre o fornecedor e a Companhia. Além disso, estes temas são reforçados na integração de prestadores de serviços que estão alocados nas unidades da Embraer.

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

Na Companhia, há um procedimento específico para ações disciplinares, aplicáveis quando houver violação comprovada ao Código de Ética e Conduta ou ao Regulamento Interno da Companhia. As sanções abrangem ações de aconselhamento, monitoramento, advertência, suspensão ou desligamento.

5.3 Programa de integridade

- **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**

A aprovação do Código de Ética e Conduta é feita pelo Conselho de Administração. A versão atual foi publicada em 19 de dezembro de 2023,. O endereço para consulta é <http://compliance.embraer.com.br/index.html>

(iv) se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:

- A Embraer possui um canal de denúncias chamado *Helpline* que funciona 24 horas por dia, sete dias por semana, em diversos idiomas e disponível no seguinte *website* www.embraerhelpline.com.
- **Se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros**
As denúncias são recebidas por uma empresa terceirizada que classifica e distribui os casos para a Companhia, em conformidade com as regras estabelecidas nos procedimentos do canal de denúncias.
- **se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados**
O canal de denúncias é aberto para empregados e ao público externo em geral.
- **se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciante de boa-fé**
A denúncia pode ser anônima ou não, a critério da pessoa que faz o relato, exceto nos países onde o anonimato não é permitido por exigência legal. O *Helpline* prevê a não-retaliação do denunciante.
- **órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias**
Após a classificação realizada pela empresa terceirizada, as denúncias são endereçadas ao Departamento de *Compliance*, que atua em conjunto com a Auditoria Interna, Segurança da Informação e Segurança Corporativa, dentre outras, nas investigações.
- **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 há.

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

Não aplicável, uma vez que a empresa detém os mecanismos identificados.

5.4 Alterações significativas

5.4 - Alterações significativas

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:

Durante o ano de 2023, não houve alterações significativas na Política e no procedimento de Gestão de Riscos Empresariais. A Gestão de Riscos da Embraer é um processo vivo e que reflete as exposições da Companhia.

5.5 Outras informações relevantes

5.5 - Outras informações relevantes - Gerenciamento de riscos e controles internos

O Diretor-Presidente (CEO) e o Vice-Presidente Executivo Financeiro e de Relações com os Investidores (CFO) após avaliarem junto à administração a eficácia dos processos e operações de nossos controles e procedimentos de divulgação em 31 de dezembro de 2023, concluíram que os controles e procedimentos de divulgação foram eficazes para garantir e permitir que as decisões fossem precisas com relação às divulgações obrigatórias.