

Índice

2. Comentário dos diretores	
2.1 Condições financeiras e patrimoniais	1
2.2 Resultados operacional e financeiro	21
2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases	24
2.4 Efeitos relevantes nas DFs	25
2.5 Medições não contábeis	26
2.6 Eventos subsequentes as DFs	29
2.7 Destinação de resultados	30
2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs	33
2.9 Comentários sobre itens não evidenciados	34
2.10 Planos de negócios	35
2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional	37
5. Política de gerenciamento de riscos e controles internos	
5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado	38
5.2 Descrição dos controles internos	41
5.3 Programa de integridade	44
5.4 Alterações significativas	47
5.5 Outras informações relevantes	48

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

2.1. Comentários dos Diretores sobre:

A discussão e análise sobre a situação financeira e os resultados operacionais da Companhia a seguir descritas são baseadas e devem ser lidas em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 e suas respectivas notas explicativas, que foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo as práticas contábeis previstas na legislação societária brasileira, aplicáveis a entidades de incorporação imobiliária no Brasil, e os pronunciamentos, orientações e interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis ("CPC") e aprovados pela Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), e as normas internacionais de relatório financeiro (*International Financial Reporting Standards*, ou "IFRS"), emitidas pelo *International Accounting Standards Board*, ou "IASB".

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

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

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

Em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante foi de R\$ 2.677,6 milhões, R\$1.401,4 milhões e R\$3.981,9 milhões, representando 14,4%, 8,8% e 39,9% da receita líquida, respectivamente.

Nossa liquidez (que corresponde ao caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante, e contas a receber) em 31 de dezembro de 2023 era de R\$3.787,0 milhões em comparação com R\$3.205,4 milhões em 31 de dezembro de 2022 e R\$4.979,8 milhões em 31 de dezembro de 2021. Esta liquidez imediata representa 20% da nossa receita dos últimos doze meses.

A liquidez total incluindo depósitos, reservas de manutenção, investimentos de longo prazo e recebíveis foi de R\$6,1 bilhões em 31 de dezembro de 2023. Isto não inclui peças de reposição ou outros ativos livres de não onerados, como as nossas unidades de negócio TudoAzul, Azul Cargo e Azul Viagens.

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez:

Em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Liquidez corrente ⁽¹⁾	0,3	0,3	0,5
Liquidez seca ⁽²⁾	0,3	0,3	0,5
Liquidez imediata ⁽³⁾	0,1	0,0	0,3
Estrutura de capital ⁽⁴⁾	(2,0)	(2,0)	(2,0)
Endividamento financeiro ⁽⁵⁾	(0,5)	(0,4)	(0,4)
Liquidez geral ⁽⁶⁾	40,1%	40,7%	41,3%

(1) Corresponde à divisão do ativo circulante pelo passivo circulante.

(2) Corresponde ao ativo circulante menos o saldo de estoques, dividido pelo passivo circulante.

(3) Corresponde à soma do caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulantes e aplicações financeiras vinculadas circulante dividido pelo passivo circulante.

(4) Corresponde à soma do passivo circulante com o passivo não-circulante, dividido pelo patrimônio líquido.

(5) Corresponde ao saldo de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante dividido pelo patrimônio líquido.

(6) Corresponde ao saldo do ativo, excluindo os saldos das rubricas de imobilizado e intangível, dividido pela soma do passivo circulante e não-circulante.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

Em 31 de dezembro de	(em milhares de reais)		
	2023	2022	2021
Caixa e equivalentes de caixa	1.897.336	668.348	3.073.799
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	780.312	733.043	908.149
Contas a receber	1.109.408	1.803.998	997.893
Subarrendamento a receber	30.802	176.053	274.198
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	2.293.496	2.539.561	1.964.419
Direito de uso – arrendamentos	8.075.901	6.773.372	5.508.928
Direito de uso – manutenção de aeronaves	935.657	779.176	490.667
Imobilizado	2.295.849	1.953.089	1.961.174
Total de ativos	20.532.908	18.721.293	18.533.473
Empréstimos e financiamentos circulantes	1.125.858	1.127.729	1.023.390
Empréstimos e financiamentos não-circulante	9.774.664	7.508.689	8.995.341
Passivo de arrendamento circulante	3.349.056	4.025.948	3.497.665
Passivo de arrendamento não-circulante	9.106.771	10.556.885	11.392.910

Em 31 de dezembro de 2023 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 3,7x vezes. Em linha com nossa perspectiva e uma redução de 2 pontos em relação ao 4T22. A redução do nosso índice de alavancagem está relacionada principalmente ao nosso processo de desalavancagem, atingindo uma alavancagem de 3,7x, uma redução de 2 pontos inteiros em um ano, e em linha com nossas perspectivas. Essa redução foi resultado do plano de otimização de capital, ou seja, a bem-sucedida oferta de troca dos títulos de dívida e a nova emissão de notas seniores com garantias e as renegociações com arrendadores e fornecedores.

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

Em 31 de dezembro de 2021 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida/EBITDA Ajustado) de 11,2 vezes. A redução do nosso índice de alavancagem está relacionada principalmente com uma elevação no EBITDA Ajustado, ao longo do ano de 2021, principalmente devido a retomada gradual da demanda de passageiros, parcialmente compensado pela desvalorização de 7,4% do real no final do período, a entrada de novas aeronaves na frota e capital levantado por meio da emissão de dívida com vencimento em 2026.

Em 31 de dezembro de	(em milhares de reais)		
	2023	2022	2021
Caixa e equivalentes de caixa	1.897.336	668.348	3.073.799
Total do Ativo	20.532.908	18.721.293	18.533.473
Empréstimos e financiamentos	10.900.522	8.636.418	10.018.731
Passivo de Arrendamento	12.455.827	14.582.833	14.890.575
Total do patrimônio líquido	(21.327.844)	(19.007.498)	(18.332.998)
Total do passivo e patrimônio líquido	20.532.906	18.721.292	18.533.473

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

b. Estrutura de capital:

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

Em 31 de dezembro de	(em milhares de reais)		
	2023	2022	2021
Empréstimos e financiamentos Circulante e não-circulante	10.900.522,0	9.009.870,0	10.018.731,0
Passivo de arrendamento circulante e não-circulante	12.455.827,0	14.582.833,0	14.890.575,0
Caixa e equivalentes de caixa	(1.897.336,0)	(668.347,9)	(3.073.799,0)
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	(780.312,0)	(733.043,3)	(908.149,0)
Subarrendamento a receber	(30.802,0)	(176.053,0)	(274.198,0)
Dívida líquida	20.647.899,0	22.015.258,8	20.653.160,0
Patrimônio líquido	(21.327.844,0)	(19.007.498,0)	(18.332.998,0)
Capital Total líquido (1)	(679.945,0)	3.007.760,8	2.320.162,0

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

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

Em 31 de dezembro de	(em milhares de reais)		
	2023	2022	2021
Patrimônio Líquido (a)	(21.327.844,0)	(19.007.498,0)	(18.332.998,0)
Passivo Circulante + Passivo não-circulante (b)	41.860.750,0	37.728.789,8	36.866.471,0
Total do passivo e patrimônio líquido (c)	20.532.906,0	18.721.291,8	18.533.473,0
% Capital Próprio (a)/(c)	-103,9%	-101,5%	-98,9%
% Capital de Terceiros (b)/(c)	203,9%	201,5%	198,9%

Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2023 deve-se principalmente a oferta de R\$3.831,0 milhões realizada no terceiro trimestre, ao aumento no valor presente de nossos passivos de arrendamento devido à redução na taxa de desconto de 21,3% para 16,5%, e a desvalorização do real no final do período de 6,1%, parcialmente compensada pelo nosso contínuo processo de desalavancagem com mais de R\$5,0 bilhões em pagamentos de empréstimos e arrendamentos durante o ano.

Atuamos em um setor intensivo em capital e nosso nível de endividamento deve-se principalmente à necessidade de financiamento de novas aeronaves e de capital de giro para sustentar o crescimento de nossas operações. Em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, o capital de terceiros representava 203,9%, 201,5% e 198,9% em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, respectivamente.

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

c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, nosso passivo circulante totalizou R\$14.748,9 milhões, R\$15.056,1 milhões e R\$11.710,2 milhões, respectivamente. O saldo de passivo circulante nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 inclui R\$5.205,9 milhões, R\$4.140,0 milhões e R\$3.063,8 milhões, respectivamente, relacionados à receita diferida de transportes a executar. Esta obrigação é realizada mediante a prestação do serviço e não resulta em desembolso direto de caixa.

Em 31 de dezembro de 2022, o saldo do ativo circulante totalizou R\$4.871,9 milhões comparado com R\$5.846,3 milhões em 31 de dezembro de 2021. O saldo do ativo circulante em 31 de dezembro de 2022 foi inferior às nossas obrigações de dívida (empréstimos, financiamentos, passivos de arrendamento e contas a pagar) de curto prazo, equivalentes a R\$8.339,9 milhões, devido ao aumento dos passivos de arrendamento e contas a pagar de curto prazo.

Os diretores da Companhia entendem que temos condições de honrar os compromissos financeiros assumidos, embora não possamos garantir que tal situação permanecerá inalterada, especialmente considerando a incerteza na economia brasileira, suas operações e fluxos de caixa futuros. Caso a Companhia entenda necessário contrair empréstimos adicionais para financiar suas atividades e investimentos ou renegociar os termos e condições de suas dívidas de curto prazo, acredita ter capacidade para contratá-los. Para maiores informações, vide o fator de risco "Nossos contratos de financiamento contêm obrigações e restrições que limitam a nossa capacidade de celebrar transações prevendo alterações de controle,

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

de terminar nosso relacionamento com determinados fornecedores e/ou incorrer em determinados níveis de endividamento”.

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

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

Financiamos nossas aeronaves através de contratos de arrendamento operacional ou arrendamento financeiro. Os arrendamentos operacionais podem ser realizados através da venda da aeronave e arrendamento junto ao próprio comprador (*sale and leaseback*), ou através de contratos diretos com arrendadores. A maioria das nossas operações com arrendamento financeiro são realizadas com recursos de terceiros que somam até 85% do preço de compra das aeronaves. O valor restante é financiado pelo nosso caixa ou alternativas de financiamento.

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

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

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

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

f. Níveis de endividamento e as características de tais dívidas

i. Contratos de empréstimos e financiamentos relevantes

Nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida ajustada¹ pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,7 vezes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida ajustada² pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 5,7 vezes.

Já no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida ajustada³ pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 11,2 vezes.

Nosso índice de alavancagem reduziu no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, comparado com 31 de dezembro de 2022, devido principalmente ao plano de otimização de capital bem-sucedido e amigável, desenvolvido e negociado rapidamente de forma a proteger e maximizar o valor para todos os nossos acionistas.

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

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

¹ A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R\$ 1.201,6 registrado na rubrica de empréstimos e financiamentos, por se referir às debêntures conversíveis. Nesse momento, é mais provável que sim, do que não, que tais debêntures sejam convertidas em participação acionária.

² A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R\$ 1.403,7 registrado na rubrica de empréstimos e financiamentos, por se referir às debêntures conversíveis. Nesse momento, é mais provável que sim, do que não, que tais debêntures sejam convertidas em participação acionária.

³ A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R\$ 1.873,0 registrado na rubrica de empréstimos e financiamentos, por se referir às debêntures conversíveis. Nesse momento, é mais provável que sim, do que não, que tais debêntures sejam convertidas em participação acionária.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

		(em milhares de R\$)		
Em moeda estrangeira (US\$)	Encargos financeiros	2023	2022	2021
Aeronaves e motores	Pré entre 6,5% e Sofr 1M + 4,6%	363.365	730.673	1.093.514
Capital de giro	Pré entre 5,9% e 11,9%	8.350.460	5.193.618	5.539.930
Debêntures	Pré 12,3%	1.201.610	1.403.719	1.873.001
Em moeda nacional (R\$)				
Aeronaves e motores	Pré 6,3% e Selic + 5,5%	36.368	61.566	112.368
Capital de giro	CDI + 3,1%	29.647	499.672	666.901
Debêntures	CDI + 5,4%	919.072	747.170	733.017
Total em milhares de R\$		10.900.522	8.636.418	10.018.731
Circulante		1.125.858	1.127.729	1.023.390
Não-circulante		9.774.664	7.508.689	8.995.341

Em 31 de dezembro de 2023, tínhamos 236 aeronaves e motores sob arrendamento operacional com um saldo agregado de R\$11.567,9 milhões, 21 aeronaves e motores mantidos sob arrendamento financeiro, com um total em aberto de R\$650,7 milhões, tendo como garantia a aeronave subjacente e 32 aeronaves e motores próprios, que estão contabilizadas no Ativo Imobilizado no valor líquido de depreciação de R\$1.598,2 milhões. De nossa frota contratual de 209 aeronaves, 3 aeronaves Embraer E1 estão subarrendadas à Breeze.

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 31 de dezembro de 2023:

Sênior notes 2026

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

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

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

O saldo em aberto dessa emissão, em 31 de dezembro de 2023, é de R\$ 152,6 milhões.

Debênture Conversível

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

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

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

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

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

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

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

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

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

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2023, é de R\$ 1.201,6 milhões.

U.S. International Development Finance Corporation – DFC (previamente conhecida como OPIC)

Em janeiro de 2019 a Azul Linhas Aéreas e a *U.S. International Development Finance Corporation* – instituição do governo norte-americano e conhecida anteriormente como OPIC – celebraram um contrato de financiamento de US\$200 milhões pelo qual a Companhia obteve acesso a uma linha de crédito para realizar a manutenção dos motores de suas aeronaves Embraer E-195. O objetivo desta linha era financiar até 75% das despesas com a manutenção destes motores, e com essa parceria, a Azul Linhas Aéreas tornou-se a primeira companhia aérea do mundo a obter um financiamento dessa natureza com o DFC. Esta linha de crédito tem prazo de 24 meses para desembolsos e período de carência de 30 meses. A Companhia pode solicitar um desembolso a cada trimestre a partir da data de assinatura do contrato e cada desembolso será amortizado em 6 parcelas semestrais e sucessivas, sendo a primeira parcela a vencer em setembro de 2021, e a última em março de 2024. Os desembolsos podem ser financiados com taxa de juros fixa ou flutuante, à escolha da Companhia no momento do desembolso. A taxa de juros flutuante é calculada pela soma da *US Treasury* de 91 dias, mais margem DFC, mais margem do investidor; enquanto a taxa fixa equivale à taxa flutuante na data de precificação do desembolso. Este contrato é garantido por aval prestado pela Companhia.

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos no fim de cada trimestre (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, nas seguintes hipóteses: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

Em dezembro de 2023, a Companhia obteve *waiver* em relação ao descumprimento de *covenants* relativos aos períodos contábeis findos em 31 de dezembro de 2023.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2023, é de R\$ 122,6 milhões.

10ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em dezembro de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua décima distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 20.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R\$10,0 mil, totalizando na data da emissão R\$200,0 milhões. As debêntures vencem em dezembro de 2023, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de dezembro de 2021 em 3 parcelas.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 116,9% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI-Depósitos Interfinanceiros de um dia, “extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculadas e divulgadas diariamente pela B3, no informativo diário, disponível em sua página na Internet (<http://www.b3.com.br>), calculados de forma exponencial e cumulativa, *pro rata temporis* por dias úteis decorridos desde a

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

data de integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (<http://www.b3.com.br>).

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

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

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 6,5x (seis vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

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

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

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

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

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2023, é de R\$ 163,7 milhões.

9ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em junho de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua nona distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 50.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R\$10,0 mil, totalizando na data da emissão R\$500,0 milhões. As debêntures vencem em dezembro de 2021, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de dezembro de 2020 em 2 parcelas iguais.

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

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

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

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 6,5x (seis vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

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

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

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

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2023, é de R\$ 411,2 milhões.

11ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Durante o segundo trimestre, a subsidiária ALAB outorgou a 11ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie com garantia real, em série única, no valor principal R\$600.000, com valor nominal unitário de R\$1, taxa equivalente a CDI+6,0% a.a. e vencimento em junho de 2024. Os juros incidentes serão amortizados mensalmente.

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

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (covenants), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento do índice de alavancagem igual ou menor a 3,75x, a partir de 31 de dezembro de 2023, calculado através do índice obtido por dívida líquida ajustada/EBITDA ajustado.

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

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2023, é de R\$ 358,9 milhões.

Sênior Notes 2024

Em outubro de 2017, a Azul Investments LLP, subsidiária da Azul Linhas Aéreas realizou a sua primeira emissão das *Senior Notes* sem garantias no mercado internacional com garantia fidejussória da Companhia e da controlada Azul Linhas Aéreas, no valor de US\$400,0 milhões. As *Senior Notes* têm vencimento em outubro de 2024, com juros de 5,875% ao ano.

Os recursos captados por meio da emissão foram destinados para o pré-pagamento de dívidas e resgate antecipado de valores mobiliários de emissão da Azul Linhas Aéreas ainda em circulação, bem como para o reforço de seu capital de giro, inclusive (i) resgate total das debêntures da 5ª Emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas; (ii) resgate total das debêntures da 7ª emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas.

As Sênior Notes poderão ser resgatadas pelo valor de face após quatro anos da data de emissão.

Em julho e outubro de 2023, a subsidiária Azul Investments concluiu suas ofertas de troca e como consequência a subsidiária Azul Secured emitiu, respectivamente:

- R\$1.410.967 (equivalente a US\$294.215) de valor principal, com juros de 11,5% a.a. e vencimento em 2029 (que foram emitidas em troca de R\$1.410.967 (equivalente a US\$294.215) de valor principal agregado das "Senior Notes 2024");

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

- R\$186.005 (equivalente a US\$36.778) de valor principal, com juros de 11,5% a.a. e vencimento em 2028 (que foram emitidas em troca de R\$190.819 (equivalente a US\$37.730) de valor principal agregado das "Senior Notes 2024")

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

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2023 é de R\$ 332,1 milhões.

Sênior Notes 2028

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

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

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

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2023 é de R\$ 3.922,7 milhões

Notes 2029

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

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

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2023 é de R\$ 1.165,5 milhões.

Notes 2030

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

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

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

O saldo em aberto dessa emissão em 31 de dezembro de 2023 é de R\$ 2.777,5 milhões.

Banco do Brasil S.A.

Em dezembro de 2014, a Azul Linhas Aéreas e o Banco do Brasil S.A. ("BB"), celebraram o Contrato de Abertura de Crédito Fixo BNDES PSI FINAME no valor de R\$119,9 milhões, para fins de financiamento para aquisição de aeronave no valor de R\$91 milhões, em duas tranches com vencimento em 108 parcelas e prazo de carência de 12 meses, sendo a primeira parcela de amortização em fevereiro de 2016 e a última em dezembro de 2025, nos termos de seu primeiro aditivo.

Sobre o valor principal do crédito incide taxa de juros de 6,00% ao ano para a primeira tranche, e 5,46% acima da variação da Selic para a segunda tranche. O contrato é garantido por: (i) alienação fiduciária da aeronave a ser adquirida com os recursos do financiamento; e (ii) nossas fianças. Caso a garantia seja inferior a 117,65% do valor do saldo devedor do contrato, será exigido reforço da garantia, sob pena de vencimento antecipado da dívida.

A não-manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro (*covenants*), poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, nas seguintes hipóteses: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida ajustado deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida ajustada; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida ajustada pelo EBITDAR.

A Azul Linhas Aéreas também se encontra sujeita às Condições Gerais Reguladoras das Operações relativas à FINAME.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2023, é de R\$ 30,8 milhões.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Senior Notes 2030

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

Arrendadores

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

Fornecedores de serviços e peças para aeronaves

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

Garantias

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

i. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Em 31 de dezembro de 2023, não possuíamos qualquer outra operação relevante de longo prazo com instituições financeiras, além daquelas mencionadas no item anterior.

ii. grau de subordinação entre as dívidas

Em eventual concurso universal de credores, a subordinação entre as obrigações registradas no passivo exigível acontecerá de acordo com a Lei nº 11.101/05: (i) obrigações sociais e trabalhistas; (ii) impostos a recolher; (iii) arrendamento mercantil (garantia real); (iv) empréstimos e financiamentos; (v) créditos quirografários; (vi) créditos subordinados; e (vii) dividendos e juros sobre capital próprio.

Nos nossos contratos de arrendamento mercantil financeiro, o arrendador tem prioridade, em relação aos demais credores, na recuperação da aeronave, nos termos do contrato aplicável.

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

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

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2023, 2022 e 2021. Para fins das obrigações em nossos contratos de dívida descritos nos itens (i) e (ii) abaixo, “EBITDAR” significa o EBITDA calculado de acordo com a prática de mercado mais os custos incorridos com os arrendamentos operacional e financeiro relacionados a nossas aeronaves, no exercício imediatamente anterior ao cálculo. Para fins das obrigações em nosso instrumento de dívida descrito no item (iv) abaixo, “EBITDAR” significa o lucro ou prejuízo antes dos juros e imposto de renda no período antes da dedução de qualquer valor atribuível à amortização de ativos intangíveis ou à depreciação de ativos tangíveis ou qualquer valor atribuível ao pagamento das importâncias dos arrendamentos operacionais e em cada caso com relação ao respectivo período.

- Contrato de Abertura de Crédito Fixo com a Agência Nacional de Financiamento Industrial – FINAME, para aquisição/financiamento de uma aeronave executiva/comercial – modelo EMBRAER E-Jet E195, em dezembro de 2014, conforme aditado, entre a Azul Linhas Aéreas, como mutuária, Banco do Brasil, como credora, no valor principal de R\$119,9 milhões, com vencimento para dezembro de 2025. O financiamento é garantido pela

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

alienação fiduciária da aeronave objeto deste financiamento. Somos obrigados a observar a seguinte obrigação financeira medida anualmente em 31 de dezembro: o índice de cobertura de dívida ajustado ser inferior a 1,2x, sendo obtido pela divisão do EBITDA pela amortização de financiamentos/empréstimos;

- (ii) Debêntures não conversíveis emitidas em junho de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R\$500,0 milhões, com vencimento em dezembro de 2021. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida/EBITDA igual ou menor do que 6,5x; Até 31 de dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA menor ou igual a 6,5 em 2023, 5,0 em 2024 e 2025, e 4,5 em 2026 e 2027.
- (iii) Debêntures não conversíveis emitidas em 20 de dezembro de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R\$200,0 milhões, com vencimento em dezembro de 2023. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2019: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA igual ou menor do que 5,5x. Até dezembro de 2018, os covenants financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA menor ou igual a 6,5 em 2023, 5,0 em 2024 e 2025, e 4,5 em 2026 e 2027.
- (iv) Financiamento para manutenção de motores GE CF34 para as aeronaves Embraer, no valor principal de US\$200,0 milhões, com vencimento em março de 2024. Este empréstimo possui garantia do aval da Companhia e devemos observar as seguintes obrigações financeiras ao final de cada trimestre: (a) manutenção do índice de cobertura do serviço da dívida igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida; e (b) alavancagem igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA. Em 19 de dezembro de 2023 a companhia obteve Waiver referente as obrigações encerradas na data de 31 de dezembro de 2023.
- (v) Debêntures não conversíveis emitidas em junho de 2023 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R\$600,0 milhões, com vencimento em junho de 2024. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito, conforme percentuais indicados na escritura de emissão da debênture, somos obrigados a observar a seguinte obrigação financeira em 31 de dezembro de 2023: manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA igual ou menor do que 3,75x.

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

- Falência, recuperação judicial, recuperação extrajudicial, liquidação, dissolução ou extinção da Companhia e/ou qualquer das garantidoras;
- Inadimplemento das obrigações pecuniárias e não pecuniárias relativas aos respectivos instrumentos da dívida, observados eventuais períodos de cura;
- Transformação da forma societária da Companhia, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações;
- Cisão, fusão, incorporação (inclusive de ações) ou qualquer forma de reorganização societária envolvendo a Companhia e/ou qualquer das garantidoras;
- Mudança e/ou transferência direta ou indireta do controle acionário da Companhia, sujeito a exceções;
- Alteração da atividade preponderante prevista no objeto social;
- Falsidade ou incorreção das declarações prestadas nos respectivos instrumentos de dívida;
- Inadimplemento ou vencimento antecipado de obrigações financeiras acima de determinado valor;
- Protesto de títulos acima de determinado valor, sujeito a exceções;
- Descumprimento de decisões judiciais, extrajudiciais e/ou arbitrais não sujeita a recurso acima de determinado valor; e
- Distribuição de dividendos acima do mandatário em caso de mora sob os instrumentos de dívida.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

- Não conceder Endividamento a terceiros (incluindo controladas), conceder garantias em favor de Endividamento de terceiros (incluindo controladas) ou adquirir novos títulos e valores mobiliários representativos de dívida emitidos por terceiros (incluindo controladas).

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

Em 31 de dezembro de 2023, não possuíamos limite dentro das operações já contratadas.

h. Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras

A discussão a seguir sobre a nossa situação financeira e o resultado das nossas operações deverão ser lidos em conjunto com: (i) nossas demonstrações financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes nos demais itens do Formulário de Referência, em especial os demais subitens da seção 2.

Receita Líquida

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, 92,9% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 7,1% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem. A receita de transporte de passageiros, incluindo a receita decorrente do resgate de pontos do nosso programa de vantagens TudoAzul em nossos voos, é reconhecida na partida do voo programado ou quando o bilhete expira sem ser utilizado.

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

Nossas receitas são apresentadas líquidas de certos tributos, incluindo o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços ou ICMS; o Programa de Integração Social, ou PIS; e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social ou COFINS. O ICMS não se aplica a receitas de transporte de passageiros. A alíquota média de ICMS incidente sobre a receita de transporte de cargas varia de estado para estado, entre 4,0% e 19,0%. Em relação a receitas de transporte de passageiros, as alíquotas aplicáveis de PIS e COFINS são 0,65% e 3,0% respectivamente, devido a uma norma específica que determina o uso do sistema cumulativo de PIS e COFINS sobre essas receitas. As demais receitas são tributadas às alíquotas de 1,65% e 7,60%, respectivamente. O Imposto Sobre Serviços ou ISS é um imposto municipal com alíquotas de 2,0% a 5,0% incidente sobre a receita de serviços prestados.

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

Gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangível

Nossos gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangíveis nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, totalizaram R\$972,3 milhões, R\$1.451,1 milhões e R\$776,8 milhões respectivamente. A maioria destes gastos é relacionada à aquisição de aeronaves, aquisição de peças de reposição, revisões e *checks* estruturais de motores, sistemas de TI e instalações.

A grande maioria das aquisições futuras de aeronaves possuem compromissos firmes de financiamento sob arrendamento operacional.

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 32,8%, 45,2% e 34,9% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, respectivamente, do total das nossas despesas operacionais. Os preços do combustível de aviação no Brasil são mais altos do que em vários outros países como por exemplo os Estados Unidos, visto que os preços do combustível são controlados por um único produtor e um número concentrado de distribuidores. Nossos custos com combustível são variáveis e oscilam de acordo com o preço internacional do petróleo. Como o preço do petróleo é tabelado em dólares norte-americanos, nossos custos de combustível estão sujeitos a flutuações na taxa de câmbio real/dólar norte-americano.

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

	Preço médio QAV (litro)		Variação
31 de dezembro de 2023	R\$	4,56	-16,1%
31 de dezembro de 2022	R\$	5,44	63,6%
31 de dezembro de 2021	R\$	3,32	43,3%

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

Adicionalmente, os impostos locais aplicáveis à venda de combustível de aviação são altos, com alíquotas entre 0,0% e 18,0%. Os estados brasileiros aplicam alíquotas diferentes de ICMS incidente sobre o combustível, exigindo ajustes contínuos em nossas tarifas para sustentar os aumentos do preço do combustível de aviação. No Brasil, diversos estados oferecem um incentivo fiscal ou subsidiam o imposto que incide sobre combustível para as companhias aéreas que fornecem mais conectividade entre cidades dentro do estado e outros destinos domésticos ou internacionais. Dado o tamanho de nossa malha e a diversidade de nossa frota, acreditamos que pagamos menores alíquotas de imposto sobre combustíveis comparado com nossos principais concorrentes.

Os gastos com salário e benefícios incluem, entre outros, planos de saúde, planos odontológicos, auxílio creche, seguro de vida, auxílio funeral, assistência psicossocial, auxílio-escola (concedido somente a executivos expatriados), verba-moradia (concedido somente a executivos expatriados), bonificações, previdência privada, vale transporte, vale alimentação e vale refeição. Acreditamos ter uma vantagem em comparação às empresas do setor em termos de gastos com salários e benefícios em razão da alta produtividade dos tripulantes mensurada pelo número médio de tripulantes por aeronave. Em 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2022, tínhamos 83 e 77 funcionários por aeronave, respectivamente, indicando uma maior produtividade de nossa força de trabalho comparada às dos nossos concorrentes.

Os custos com prestação de serviços incluem o uso das instalações aeroportuárias, operações de solo, tais como movimentação de bagagens dos clientes e tratores que realizam o *push-back* das aeronaves, traslado de ônibus para os clientes e serviços e produtos que oferecemos a bordo das nossas aeronaves, como bebidas e *snacks*. Durante a pandemia, por orientação da Anvisa, suspendemos o serviço de bordo, retomado durante o ano de 2022. Oferecemos serviços adicionais de ônibus gratuito entre um número limitado de localidades e aeroportos estratégicos, como transporte da cidade de São Paulo ao aeroporto de Viracopos, e acreditamos que o número de clientes adicionais que atraímos ao oferecer esse serviço mais do que compensa seu custo.

Nossas despesas comerciais e com publicidade incluem o pagamento de comissões a agentes de viagens e agentes de carga, taxas pagas pelo uso de sistemas de reserva de terceiros e agentes de reserva, taxas às administradoras de cartão de crédito e custos com publicidade associadas à venda de nossas passagens e outros produtos e serviços. Acreditamos que nossos custos com distribuição sejam menores do que os dos nossos concorrentes porque a maior parte de nossos clientes adquire passagens diretamente em nosso site na Internet, incluindo vendas por meio da Internet realizadas por agências de viagens. Fazemos uso de técnicas de marketing inovadoras e de baixo custo com foco nas ferramentas das redes sociais (Instagram, Facebook, Twitter e YouTube) gerando propaganda boca a boca, serviço gratuito de traslados de ônibus com nossa marca visivelmente estampada nos ônibus e campanhas publicitárias estratégicas para aumentar o reconhecimento da marca e oferecer promoções diretamente aos nossos clientes.

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

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

O custo com materiais de manutenção e reparo consistem em manutenção leve (preventiva) e eventos de reparo. Nossa frota é mais jovem do que a dos nossos principais concorrentes, com uma idade média de 7,4 anos, excluindo aeronaves Cessna. Com o envelhecimento das aeronaves, nossas despesas com manutenção tendem a aumentar.

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

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

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

Resultado Financeiro

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

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, 10% e 19% respectivamente, da nossa dívida não relacionada a aeronaves foram denominados em reais e, portanto, não estão expostas às oscilações cambiais. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no final de 31 de dezembro de 2023 está relacionada com a decisão da Companhia de compensar parte da sua exposição ao *hedge* de combustível com a liquidação e realização de ganhos de aproximadamente metade de suas operações de *hedge* cambial, após queda significativa nos preços do petróleo durante o primeiro trimestre de 2020. Os saldos de instrumentos financeiros derivativos incluem os ganhos ou perdas em nossos instrumentos financeiros usados para proteger nossas exposições. As despesas de variação cambial referem-se ao ganho ou perda líquido sobre nossos ativos e passivos atrelados à apreciação ou depreciação do real contra o dólar norte-americano e têm efeito limitado em nossa posição de caixa.

Resultados Operacionais

Nossa receita e estrutura enxuta de custo nos conferiu margens EBITDA Ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes de 27,3%, 20,3% e 26,7 nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021. A margem EBITDA de 2023 apresentou um crescimento em relação à margem EBITDA de 2022, demonstrando o potencial de lucratividade dos nossos negócios no futuro. Acreditamos ainda que o nosso plano estratégico de operar a aeronave certa de acordo com a demanda de cada mercado nos permitirá manter um baixo custo por viagem e reduzir o CASK ao longo do tempo, tanto em termos absolutos como em relação aos nossos concorrentes.

O quadro abaixo inclui informações operacionais que demonstram nosso crescimento entre 31 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2023:

Aeronaves no encerramento do período em	Aeronaves no encerramento do período				
	Cidades Atendidas	Funcionários	Próprias	Arrendadas	Total
31 de dezembro de 2008 ⁽¹⁾	3	712	3	2	5
31 de dezembro de 2009 ⁽¹⁾	17	1.535	8	6	14
31 de dezembro de 2010 ⁽¹⁾	28	2.940	14	13	27
31 de dezembro de 2011 ⁽¹⁾	43	4.329	22	27	49
31 de dezembro de 2012 ^{(1) (2)}	100	8.914	50	74	124
31 de dezembro de 2013 ⁽¹⁾	103	9.848	56	81	137

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

31 de dezembro de 2014 ⁽¹⁾	106	10.501	46	107	153
31 de dezembro de 2015 ⁽¹⁾	102	10.533	46	106	152
31 de dezembro de 2016 ^{(1) (3)}	102	10.311	39	100	139
31 de dezembro de 2017 ^{(1) (3)}	104	10.878	27	120	147
31 de dezembro de 2018 ^{(1) (3)}	110	11.807	20	123	143
31 de dezembro de 2019 ⁽³⁾	116	13.189	19	147	166
31 de dezembro de 2020 ⁽⁴⁾	112	11.108	34	158	192
31 de dezembro de 2021 ⁽⁵⁾	147	12.485	37	155	192
31 de dezembro de 2022 ⁽⁶⁾	158	13.543	38	172	210
31 de dezembro de 2023 ⁽⁷⁾	167	15.248	38	169	207

(1) Inclui aeronaves detidas sob arrendamentos operacionais, que não eram registradas em nosso balanço patrimonial.

(2) Inclui informações operacionais resultantes da aquisição da TRIP a partir de 30 de novembro de 2012.

(3) Inclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP.

(4) Inclui 13 aeronaves subarrendadas para a TAP e 1 subarrendada para a Breeze.

(5) Inclui 6 aeronaves subarrendadas para a TAP e 3 subarrendada para a Breeze.

(6) Inclui 4 aeronaves subarrendadas para a TAP e 3 subarrendada para a Breeze.

(7) Inclui 3 aeronaves subarrendada para a Breeze.

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

Em 31 de dezembro de	2023	AV (%)	2022	AV (%)	Variação Percentual
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	17.229.299	92,9%	14.595.579	91,5%	18,0%
Outras receitas	1.325.126	7,1%	1.352.488	8,5%	-2,0%
Receita líquida	18.554.425	100,0%	15.948.067	100,0%	16,3%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	5.890.485	31,7%	6.561.288	41,1%	-10,2%
Salários e benefícios	2.408.364	13,0%	1.954.568	12,3%	23,2%
Tarifas aeroportuárias	1.059.258	5,7%	911.246	5,7%	16,2%
Prestação de serviços de tráfego	807.563	4,4%	641.900	4,0%	25,8%
Comerciais e publicidade	779.264	4,2%	699.003	4,4%	11,5%
Materiais de manutenção e reparo	898.282	4,8%	616.209	3,9%	45,8%
Depreciação e amortização	2.404.223	13,0%	2.094.448	13,1%	14,8%
Outras despesas operacionais, líquidas	2.645.894	14,3%	1.039.850	6,5%	154,4%
	-16.893.333	-91,0%	-14.518.512	-91,0%	16,4%
Lucro operacional	1.661.092	9,0%	1.429.555	9,0%	16,2%
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	220.141	1,2%	277.289	1,7%	-20,6%
Despesas financeiras	-5.608.771	-30,2%	-4.793.781	-30,1%	17,0%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	- 238.458	-1,3%	958.005	6,0%	-124,9%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	1.625.064	8,8%	1.406.566	8,8%	15,5%
	-4.002.024	-21,6%	-2.151.921	-13,5%	86,0%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	-	0,0%	-	0,0%	
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	-2.340.932	-12,6%	- 722.366	-4,5%	224,1%
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	0,0%	1	0,0%	-100,0%
Imposto de renda e contribuição social diferido	- 39.526	-0,2%	-	0,0%	
Lucro (prejuízo) líquido do período	-2.380.458	-12,8%	- 722.365	-4,5%	229,5%

Resultado operacional

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$1.661,1 milhões, comparado com R\$1.429,6 milhões no mesmo período em 2022. Esse resultado se deve principalmente a recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais, o excelente desempenho de nossos outros negócios e à nossa capacidade de aumentar tarifas, demonstrando claramente nosso aumento racional de capacidade e as vantagens competitivas sustentáveis de nossa malha e modelo de negócio.

O prejuízo líquido foi de R\$2.340,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, comparado com um prejuízo líquido de R\$722,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais por ASKs no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e no mesmo período em 2022:

Exercício findo em 31 de dezembro de	2023	2022	Varição Percentual
Transporte de passageiros	39,46	36,88	-18,0%
Outras receitas	3,03	3,42	131,5%
Receita líquida	42,48	40,29	-11,0%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais ⁽¹⁾ :			
Combustível de aviação	13,39	16,6	-14,0%
Salários e benefícios	5,45	4,9	34,3%
Tarifas aeroportuárias	2,40	2,3	13,0%
Prestação de serviços de tráfego	1,84	1,6	6,0%
Comerciais e publicidade	1,77	1,8	30,6%
Materiais de manutenção e reparo	1,56	1,5	179,7%
Depreciação e amortização	5,26	5,3	87,6%
Outras despesas operacionais	4,23	3,4	95,5%
Total das despesas operacionais	35,89	37,42	35,0%

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

Receita Líquida. A receita líquida cresceu R\$2.606,4 milhões ou 16,3%, atingindo o recorde de R\$18.554,4 milhões. A receita de passageiros aumentou 18,0% e 11,2% a mais de capacidade em comparação ao mesmo período do ano passado, impulsionada pela recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais e pelo excelente desempenho de nossos demais negócios.

Transporte de Passageiros. O aumento de R\$2.633,7 milhões, ou 16,3%, na receita de transporte de passageiros no período no exercício de 2023 quando comparado com o mesmo período em 2022 deve-se principalmente a recuperação total da demanda de passageiros corporativos e internacionais e pelo excelente desempenho de nossos demais negócios. Resultando no crescimento de 12,2% nos RPKs, como resultado da retomada da demanda de passageiros e ao crescimento de 5,4% no RASK, impulsionado pelo forte desempenho da receita doméstica dos segmentos de lazer e corporativo, o que levou a um aumento nas tarifas.

Cargas e outras receitas. A redução de R27,4 milhões, ou 2,0% durante 2023 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2022 está relacionada principalmente devido a redução de 40,4% da operação internacional de cargas.

Também observamos o contínuo crescimento de nossa operadora de turismo Azul Viagens, a segunda maior operadora de turismo no Brasil. O faturamento bruto cresce 50% ano contra ano, à medida que aproveitamos a forte demanda de lazer e oportunidades de aumentar a utilização de aeronaves com voos exclusivos.

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

Exercício findo em 31 de dezembro de	2023	2022	Varição Percentual
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	17.362.896	14.595.579	-15,9%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	44.006	39.579	-10,1%
Taxa de ocupação (%)	80,4%	79,7%	-0,9%
Receita de passageiros por ASK (centavos)	39,46	36,88	-6,5%
Receita operacional por ASK (centavos)	42,48	40,29	-5,2%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	49,05	46,25	-5,7%
Número de decolagens	316.896	304.429	-3,9%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Horas-bloco	550.843	518.813	-5,8%
-------------	---------	---------	-------

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram R\$2.374,8 milhões ou 16,4%, de R\$14.518,5 milhões em 2022 para R\$16.893,3 milhões no mesmo período em 2023, devido principalmente: (i) à um aumento de 11,2% na capacidade, resultando em maiores despesas variáveis; (ii) ao aumento no custo dos salários e benefícios em 23,2%, parcialmente compensado pela redução de 17,3% no preço do combustível por litro (excluindo hedges) e uma redução no consumo de combustível por ASK como resultado de nossa frota mais eficiente.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível reduziu 10,2%, ou R\$670,8 milhões em 2023 comparado com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido à redução de 17,3% no preço do combustível por litro (excluindo hedges).

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios elevaram 23,2%, ou R\$453,8 milhões em 2023 em comparação com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido ao nosso aumento de capacidade de 6,5%, um aumento sindical de 5,5% pago com dois meses de antecedência como resultado de acordos coletivos de trabalho aplicáveis a todos os funcionários de companhias aéreas no Brasil, a internalização de certas atividades para reduzir custos totais e as contratações feitas no trimestre para apoiar o crescimento de 2024.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 16,2%, ou R\$148,0 milhões, em 2023 comparado com o mesmo período de 2022, principalmente devido a um aumento de 11,2% em nossa capacidade, em especial o crescimento de 23,9% na capacidade internacional, que possui tarifas maiores.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego cresceram 25,8%, ou R\$165,7 milhões em 2023 comparado com o mesmo período em 2022 principalmente devido a um aumento de 6,5% no número de passageiros, 4,1% crescimento nas decolagens em 2023 além da retomada após dois anos do renomado serviço de bordo da Azul e a inflação de 4,9% no período.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 11,5%, ou R\$80,2 milhões, em 2023 comparado com o mesmo período de 2022, principalmente devido a um aumento de 16,3% na receita, levando a um aumento nas comissões e taxas de cartão de crédito, o aumento nos embarques de carga expressa, que possuem taxas de comissão mais elevadas e a aceleração da demanda por voos internacionais, que têm maiores custos de distribuição.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 45,8%, ou R\$282,0 milhões em 2023 comparado com o mesmo período de 2022 principalmente devido a um maior número de eventos de manutenção, parcialmente compensados por eventos realizados internamente, uma valorização média de 3,3% do real em relação ao dólar e menores custos decorrentes da renegociação de contratos de manutenção de motores.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 14,8% ou R\$309,8 milhões, em 2023 comparado com o mesmo período de 2022 impulsionados pelo aumento no tamanho de nossa frota em relação a 2022 e pela mudança na política de provisionamento de custos de devolução de aeronaves.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 16,2% ou R\$231,6 milhões, em 2023 principalmente impulsionadas pelo crescimento de 11,2% na capacidade, por despesas relacionadas ao crescimento do nosso negócio de logística, parcialmente compensados pela redução de nossa operação logística internacional que tem maiores gastos de carga, pela redução das contingências no período como resultado de nossa melhor operação e pela valorização de 3,3% do real em relação ao dólar.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 20,6%, ou R\$57,1 milhões em 2023 comparado com 2022, principalmente devido a devolução das aeronaves subarrendadas e resgate de aplicações.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 17,0%, ou R\$815,0 milhões em 2023 comparado com o mesmo período de 2022 principalmente devido aos custos de reestruturação de dívida e de debêntures somados em R\$552,1 milhões e além disso em 2023 tivemos a renegociação do DECEA onde gerou juros na linha Juros sobre fornecedores e taxas e tarifas aeroportuárias.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos uma perda com instrumentos financeiros derivativos utilizados para a proteção de nossa exposição à variação no preço de combustíveis e pagamentos de dívidas em moeda estrangeira de R\$137 milhões em 2023 comparado ao pagamento 2022 de R\$478 milhões principalmente devido a ganhos relacionados a contratos de hedge de combustível resultantes da forte queda dos preços dos combustíveis como resultado da retomada na demanda por petróleo bruto.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O efeito líquido da conversão de nossos ativos e passivos monetários quando remensurados para reais totalizou em um ganho não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas de R\$1.625,0 milhões em 2023 comparado com R\$ 1.406,6 milhões no mesmo período do ano anterior, em razão da apreciação do real frente ao dólar de 3,3% entre 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2022, resultando em uma redução de nossos arrendamentos capitalizados e endividamento em moeda estrangeira.

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

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

Imposto de renda e contribuição social diferido. O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido foi compensado por benefícios sobre prejuízos fiscais e diferenças em 2023 e em 2022.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)

	31 de dezembro 2023	% do ativo	31 de dezembro 2022	% do ativo	Var.
Ativo Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.897.336	9,2%	668.348	3,6%	183,9%
Aplicações financeiras	-	0,0%	-	0,0%	-
Aplicações financeiras vinculadas	-	0,0%	-	0,0%	-
Contas a receber	1.109.408	5,4%	1.803.998	9,6%	-38,5%
Arrendamento a receber	14.592	0,1%	70.193	0,4%	-79,2%
Estoques	799.208	3,9%	721.738	3,9%	10,7%
Disponível pra venda	-	0,0%	-	0,0%	-
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	515.692	2,5%	1.025.168	5,5%	-49,7%
Tributos a recuperar	219.433	1,1%	234.891	1,3%	-6,6%
Instrumentos financeiros derivativos	21.909	0,1%	36.054	0,2%	-39,2%
Despesas antecipadas	219.433	1,1%	234.891	1,3%	-6,6%
Outros ativos	247.136	1,2%	76.655	0,4%	222,4%
Total do ativo circulante	5.044.147	24,6%	4.871.936	26,0%	3,5%
Aplicações financeiras não circulante	780.312	3,8%	733.043	3,9%	6,4%
Arrendamento a receber	16.210	0,1%	105.860	0,6%	-84,7%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.777.804	8,7%	1.514.393	8,1%	17,4%
Instrumentos financeiros derivativos	-	0,0%	235.896	1,3%	-100,0%
Despesas antecipadas	-	0,0%	319.000	1,7%	-100,0%
Tributos a recuperar	-	0,0%	-	0,0%	-
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Outros ativos	143.781	0,7%	9.005	0,0%	1496,7%
Imobilizado e direito de uso	11.307.407	55,1%	9.505.637	50,8%	19,0%
Intangível	1.463.247	7,1%	1.426.523	7,6%	2,6%
Total do ativo não circulante	15.488.761	75,4%	13.849.357	74,0%	11,8%
Total do ativo	20.532.908	100,0%	18.721.293	100,0%	9,7%
Passivo Circulante					
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	1.100.051	5,4%	1.112.940	5,9%	-1,2%
Passivo de arrendamento	-	0,0%	-	0,0%	-
Fornecedores	-	0,0%	-	0,0%	-
Fornecedores - Risco sacado	290.847	1,4%	753.352	4,0%	-61,4%
Reembolso a clientes	14.159	0,1%	13.822	0,1%	2,4%
Transportes a executar	5.205.876	25,4%	4.140.025	22,1%	25,7%
Salários, provisões e encargos sociais	474.797	2,3%	479.412	2,6%	-1,0%
Prêmios de seguros a pagar	75.857	0,4%	84.985	0,5%	-10,7%
Tributos a recolher	96.485	0,5%	168.636	0,9%	-42,8%
Programa de recuperação fiscal	45.683	0,2%	24.952	0,1%	83,1%
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	68.905	0,3%	69.364	0,4%	-0,7%
Provisões	736.430	3,6%	834.288	4,5%	-11,7%
Outros passivos circulantes	724.607	3,5%	900.746	4,8%	-19,6%
Total do passivo circulante	14.748.880	71,8%	15.056.102	80,4%	-2,0%
Não circulante					
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	8.598.861	41,9%	6.119.759	32,7%	40,5%
Passivo de arrendamento	-	0,0%	-	0,0%	-
Fornecedores	-	0,0%	-	0,0%	-
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	840	0,0%	175.210	0,9%	-99,5%
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Programa de recuperação fiscal	112.287	0,5%	71.595	0,4%	56,8%
Provisões	2.404.423	11,7%	2.408.706	12,9%	-0,2%
Outros passivos não circulantes	15.995.459	77,9%	13.897.418	74,2%	15,1%
Total do passivo não circulante	27.111.870	132,0%	22.672.688	121,1%	19,6%
Patrimônio líquido					
Capital social (Nota 14)	2.314.821	11,3%	2.313.941	12,4%	0,0%
AFAC	789	0,0%	61	0,0%	1193,4%
Reserva de capital	2.029.610	9,9%	1.970.099	10,5%	3,0%
Ações em tesouraria	(9.041)	0,0%	(10.204)	-0,1%	-11,4%
Outros resultados abrangentes (Nota 14)	3.106	0,0%	5.281	0,0%	-41,2%
Prejuízo acumulado	(25.667.129)	-125,0%	(23.286.676)	-124,4%	10,2%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

	(21.327.844)	-103,9%	(19.007.498)	-101,5%	12,2%
Total do passivo e patrimônio líquido	20.532.906	100,0%	18.721.292	100,0%	9,7%

Fluxo de caixa:

Fluxo de Caixa	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2023	2022	2021
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	3.439.682	2.437.317	(310.616)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento	(874.482)	(639.852)	(684.890)
Caixa líquido gerado (aplicado) pelas atividades de financiamentos	(1.392.942)	(4.203.587)	812.635
Variação cambial sobre caixa e equivalentes de caixa	56.721	673	191.855
Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa	1.228.979	(2.405.449)	8.984

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo de 31 de dezembro de 2023 foi de R\$3.439,7 milhões comparado com a utilização de R\$2.437,3 milhões no mesmo período em 2022. O aumento da geração de caixa operacional deve-se principalmente devido a um aumento robusto na receita de passageiros, apoiado pela forte contribuição de nossos outros negócios.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No exercício findo de 31 de dezembro de 2023, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$874,5 milhões comparado a R\$639,9 milhões no mesmo período em 2022. A elevação de aplicação de caixa está relacionada principalmente com a inexistência de caixa recebido na venda de ativo imobilizado em 2023, comparado com R\$518,7 milhões em 2022. E uma redução nos investimentos com aquisições de manutenção capitalizada de R\$628,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022 para R\$338,9 milhões no mesmo período em 2023.

Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R\$1.392,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, comparado a um caixa aplicado de R\$4.203,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2022. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente pelas captações realizadas no período.

2.2 Resultados operacional e financeiro

2.2. Comentários dos Diretores sobre:

a. *Resultados das operações do emissor, em especial:*

i. *descrição de quaisquer componentes importantes da receita*

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

Exercícios findos em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Transporte de Passageiros	17,251,538	14.595.579	8.811.044
Outras Receitas	1,325,126	1.352.488	1.164.685

ii. *fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais*

Exercício findo em 31 de dezembro de 2023

Variação do preço do combustível e câmbio

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

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

Exercício findo em 31 de dezembro de 2022

Impactos da pandemia do COVID-19

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

Variação do preço do combustível e câmbio

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

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

Exercício findo em 31 de dezembro de 2021

Impactos da pandemia do COVID-19

Durante o exercício de 2021, a economia global foi novamente impactada pelos desdobramentos relacionados à pandemia de COVID-19, principalmente em função da segunda onda de contaminações provocada pela variante Delta no primeiro e segundo trimestres do ano.

Cabe ressaltar que no Brasil o processo de vacinação teve uma alta aderência por parte da população o que fez com que houvesse uma queda drástica no número de infectados e óbitos, favorecendo assim as condições para retomada do transporte aéreo de passageiros.

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

2.2 Resultados operacional e financeiro

Durante todo o período da pandemia de COVID-19, a Administração da Companhia adotou medidas austeras de preservação do caixa, destacando-se a postergação de pagamentos de contraprestações de arrendamento e fornecedores, congelamento de contratações, suspensão de projetos que continham gastos não essenciais e busca contínua de oportunidades para redução de custos e captação de recursos financeiros no mercado de capitais, buscando o equilíbrio econômico-financeiro entre todo o conjunto de stakeholders.

Variação do preço do combustível e câmbio

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

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

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

Em 2023, a receita operacional aumentou 16,5%, atingindo um recorde de R\$ 18,6 bilhões, impulsionada principalmente pelo crescimento robusto da receita de passageiros, apoiado pela forte contribuição da receita de nossas unidades de negócios.

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

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

O preço médio do petróleo (WTI) e a taxa de câmbio média reduziram 17,1% e 3,3% respectivamente em comparação com 2022. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, o combustível de aviação representou 37,2%, 44,3% e 32,8% respectivamente, do nosso custo operacional.

Fazemos contratos de derivativos de curto prazo para nos proteger contra a exposição cambial relacionada ao capital de giro e arrendamento financeiro de nossas aeronaves. A inflação também tem produzido, e pode continuar a produzir, efeitos em nossa situação financeira e resultados operacionais.

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

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

2.2 Resultados operacional e financeiro

Exercícios findos em 31 de dezembro de	2023	2022	2021
Crescimento (retração) real do PIB	2,9%	2,9%	4,6%
Inflação (IGP-M) ⁽¹⁾	-3,18%	5,45%	17,8%
Inflação (IPCA) ⁽²⁾	4,46%	5,79%	10,0%
TJLP ⁽³⁾	6,55%	7,20%	5,3%
Taxa CDI (média) ⁽⁴⁾	13,04%	12,38%	4,4%
LIBOR ⁽⁵⁾	5,5%	3,4%	0,3%
Taxa de câmbio encerramento do período - reais por US\$1,00	4,90	5,22	5,58
Taxa de câmbio média - reais por US\$1,00 ⁽⁶⁾	5,00	5,30	5,40
Desvalorização média do real vs. US\$	-3,3%	-4,3%	4,6%
Preço do petróleo não refinado da <i>West Texas Intermediate</i> , ou WTI, (média em US\$/barril no período)	77,66	94,53	67,97

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

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Média dólar norte-americano/LIBOR – *London Inter-Bank Offered Rate* para 12 meses.

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

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

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

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

2.3. Comentários dos Dretores sobre:

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

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

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

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras referente aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2023, 2022 e 2021 não possuem ressalvas ou ênfases.

2.4 Efeitos relevantes nas DFs

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

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

Em 2021, 2022 e no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, não houve introdução ou alienação de segmento operacional pela Companhia.

b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, 2022 e 2023 nós não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

c. Eventos ou operações não usuais

Nos exercícios findos em 2021, 2022 e 2023, a Companhia não participou ou realizou eventos ou operações não usuais que tenham afetado ou que os diretores da Companhia entendam que possam afetar de forma relevante as demonstrações financeiras ou os resultados da Companhia.

2.5 Medições não contábeis

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

a. *Informar o valor das medições não contábeis*

EBITDA e Margem EBITDA

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

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

As medições não contábeis EBITDA, EBITDA Ajustado e margem EBITDA ajustado tem limitações como ferramentas de análise. Alguns dessas limitações são: (i) o EBITDA e o EBITDA Ajustado não refletem nossas saídas de caixa, ou requerimento futuros de aquisições de bens de capital ou compromissos contratuais; (ii) o EBITDA e o EBITDA ajustado não refletem as mudanças, ou necessidade de caixa para, nossos requerimentos de capital de giro; (iii) o EBITDA e o EBITDA ajustado não refletem nossa despesa significativa com juros, ou as necessidades de caixa para o pagamento de juros e amortização de nossas dívidas; (iv) as despesas de depreciação e amortização são excluídas, e o EBITDA e o EBITDA ajustado não refletem os requerimentos de caixa para futuros reposições de ativos que são depreciados ou amortizados; e (v) o EBITDA e o EBITDA ajustado são suscetíveis a cálculos diferentes por outras empresas na nossa indústria, que limita sua utilidade como uma medida comparável. Por causa dessas limitações, o EBITDA e o EBITDA ajustado não devem ser considerados de forma isolada ou como substitutos a medidas financeiras calculadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as IFRS. Seguem abaixo os valores do EBITDA, EBITDA Ajustado, e da margem EBITDA ajustado da Companhia para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021:

	Para os exercícios encerrados em 31 de		
	dezembro de		
	2023	2022	2021
	(R\$)	(R\$)	(R\$)
EBITDA.....	4.079.213	4.513.843	93.010
EBITDA Ajustado	5.058.501	3.230.111	1.591.332
Margem EBITDA Ajustado (%)	27,3%	20,3%	16,0%

2.5 Medições não contábeis

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

	Para os exercícios encerrados em 31 de		
	dezembro de		
	2023	2022	2021
	(R\$)	(R\$)	(R\$)
Reconciliação			
Lucro (Prejuízo) líquido	(2.380.456)	(722.367)	(4.213.208)
Despesa de juros	4.120.587	3.400.982	2.909.717
Juros sobre aplicações financeiras	(104.667)	(259.220)	(147.832)
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	-	-
Imposto de renda e contribuição social diferido	39.526	-	-
Depreciação e amortização	2.404.223	2.094.448	1.544.333
EBITDA	4.079.213	4.513.843	93.010
Impairment	(245.636)	(1.102.791)	(1.075.682)
Variações monetárias e cambiais líquida	(1.625.064)	(1.406.566)	1.443.046
Instrumentos financeiros derivativos	238.458	(958.005)	(864.184)
Outras despesas financeiras	1.488.184	1.392.800	928.526
Outras receitas financeiras	(115.474)	(18.069)	(6.448)
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	-	-	5.178
Eventos não-recorrentes	1.238.820	808.899	1.067.886
EBITDA Ajustado	5.058.501	3.230.111	1.591.332
Margem EBITDA Ajustado (%)	27,3%	20,3%	16,0%

O cálculo do EBITDA Ajustado para 2023, 2022 e 2021 considera itens não recorrentes.

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

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

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

2.5 Medições não contábeis

endividamento. Acreditamos que o EBITDA é informação adicional às nossas demonstrações financeiras, mas não é medida contábil de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e IFRS e não deve ser utilizado como base de distribuição de dividendos ou como substituto para o lucro líquido e fluxo de caixa operacional, como indicador de desempenho operacional, nem tampouco como indicador de liquidez. Importante ressaltar que o EBITDA e o EBITDA Ajustado apresentam limitações que prejudicam a sua utilização como medida de nossa lucratividade, em razão de não considerar determinados custos decorrentes de negócios, que poderiam afetar de maneira significativa os nossos lucros, tais como despesas financeiras, tributos, depreciação, despesas de capital e outros encargos relacionados.

2.6 Eventos subsequentes as DFs

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

Precificação da Reabertura da Emissão de Títulos de Dívida Seniores com Garantia e Vencimento em 2028

Em fevereiro de 2024, a subsidiária Azul Secured Finance LLP, uma sociedade de responsabilidade limitada de Delaware, lançou oferta de US\$148.700.000 para reabertura dos títulos de dívida seniores com garantia prioritária e vencimento em 2028 e remuneração de 11,930%. O preço de emissão da reabertura foi de 100,625% do valor principal dos Novos Títulos de Dívida, com yield to maturity de 11,749%.

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

A companhia pretende usar os recursos líquidos para refinaranciar dívidas.

2.7 Destinação de resultados

2.7- Destinação de resultados

	2023	2022	2021
a. Regras sobre retenção de lucros	<p>De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral.</p> <p>Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do</p>	<p>De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral.</p> <p>Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do</p>	<p>De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral.</p> <p>Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelece que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do</p>

2.7 Destinação de resultados

a.i. Valores das retenções de lucros	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2023 foi apurado prejuízo.	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2022 foi apurado prejuízo.	Não houve retenção de lucro neste exercício social, tendo em vista que durante o exercício social de 2021 foi apurado prejuízo.
a.ii percentuais em relação aos lucros totais declarados	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.	N/A, tendo em vista que não houve retenção de lucro neste exercício social.
b. Regras sobre distribuição de dividendos	<p>O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo o deliberado em contrário da Assembleia Geral.</p> <p>Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2023, tendo em vista a apuração de prejuízos.</p>	<p>O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo o deliberado em contrário da Assembleia Geral.</p> <p>Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2022, tendo em vista a apuração de prejuízos.</p>	<p>O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo o deliberado em contrário da Assembleia Geral.</p> <p>Não houve distribuição de dividendos relativos ao exercício social de 2021, tendo em vista a apuração de prejuízos.</p>
c. Periodicidade das distribuições de dividendos	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo.	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo.	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo.

2.7 Destinação de resultados

d. Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.
---	---	---	---

e. Se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informar órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

Não possuímos política de destinação de resultados formalmente aprovada.

2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs

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

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

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

A companhia não possui.

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

A companhia não possui contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, ou em suas notas explicativas.

iii. contratos de construção não terminada

A companhia não possui *contratos de construção não terminada* que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, ou em suas notas explicativas.

iv. contratos de recebimentos futuros de financiamentos

A companhia não possui contratos de recebimentos futuros de financiamentos que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021, ou em suas notas explicativas.

b. Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras.

A Companhia não possui outros itens que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 ou em suas notas explicativas.

2.9 Comentários sobre itens não evidenciados

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

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021.

b. Natureza e o propósito da operação

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021.

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

Não aplicável, tendo em vista que não há itens não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021.

2.10 Planos de negócios

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

a. *Investimentos, incluindo:*

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

A Companhia possuía pedidos firmes para aquisição de 127 aeronaves, sendo 96 diretamente de fabricantes e 31 com arrendadores em 31 de dezembro de 2023; 125 aeronaves, sendo 93 diretamente de fabricantes e 32 com arrendadores em 31 de dezembro de 2022 e; 131 aeronaves, sendo 86 diretamente de fabricantes e 45 com arrendadores em 31 de dezembro de 2021.

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

31 de dezembro de	2023	2022	2021
Até um ano	916.053	2.025.240	1.332.170
Mais de um ano, até cinco anos	10.641.993	7.289.682	7.845.099
Mais de cinco anos	4.889.906	4.650.961	3.454.271
Total	16.447.952	13.965.883	12.631.540

ii. *fontes de financiamento dos investimentos*

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

Nossas fontes de financiamento para aeronaves e outros projetos são contratadas junto a instituições de fomentos tais como BNDES, SACE, COFACE, FINEP ou contratadas diretamente com bancos locais e estrangeiros. Além disso, também podemos optar por captar recursos para financiar nossos investimentos através de emissões de debêntures e notas promissórias no mercado, contratos de financiamento contratados com bancos ou utilizar o caixa da empresa para esta finalidade. Em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021 tínhamos R\$14.043,1, R\$14.525,4 e R\$14.814,4 milhões, respectivamente, em dívidas de aeronave.

iii. *desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos*

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

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

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

c. *Novos produtos e serviços, indicando:*

i. *Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas;*

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

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

Não aplicável.

iii. *Projetos em desenvolvimento já divulgados; e,*

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

iv. *Montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços.*

2.10 Planos de negócios

Não aplicável, vez que não possuímos pesquisas de novos produtos e serviços.

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

A emissão de carbono é uma preocupação constante para nosso setor. Em maio de 2021, anunciamos nosso compromisso de zerar as emissões de carbono até 2045. Para atingir este objetivo, estamos implementando algumas iniciativas focadas na operação eco-eficiente através da frota mais jovem e mais eficiente no consumo de combustível do país, alinhada com iniciativas de responsabilidade social robustas e com um plano de transformação da frota.

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

2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

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

Arrendadores e fabricantes de aeronaves

A Azul desenvolveu um plano abrangente e permanente, desenhado para melhorar a geração de caixa da Azul e fortalecer sua estrutura de capital, envolvendo os principais stakeholders incluindo arrendadores e fabricantes de equipamentos originais. No primeiro trimestre de 2023, anunciamos acordos comerciais com arrendadores representando mais de 90% do nosso passivo de arrendamento, sujeitos a algumas condições e aprovações corporativas.

Durante o ano de 2023, concluímos as renegociações de nossas obrigações com arrendadores de aeronaves e fabricantes de equipamentos originais, que nos permitiu um crescimento sustentável, com um balanço patrimonial fortalecido e maior liquidez, graças ao apoio de todos os nossos *stakeholders* durante o processo conduzido de forma excepcional por nossa equipe. Que nos rendeu o prêmio Aviation 100 Awards na categoria *'Restructuring Deal of The Year' em 2023*.

Realizamos a emissão de títulos de dívida sem garantia com vencimento em 2030 com um cupom de 7,5%, em contrapartida a determinados pagamentos e outras obrigações devidas a tais arrendadores e fabricantes e celebramos acordos de investimento de capital com arrendadores de aeronaves e fabricantes de equipamentos originais para converter parte dos valores reestruturados em ações preferenciais da Azul, a serem emitidas em parcelas trimestrais com início no 3T24 e com previsão de conclusão no 4T27.

A velocidade de implementação, a natureza amigável e o resultado favorável desse plano demonstram claramente a capacidade de execução da Azul e o voto de confiança dado à nossa empresa pelo mercado e por nossos acionistas. Continuamos comprometidos com o aumento do valor para os acionistas, buscando novas oportunidades de receita e otimizando nossa estrutura de custos.

Também trocamos os títulos de dívida sem garantias existentes com vencimento em 2024 e 2026 por título de dívidas seniores com garantia secundária, com vencimento em 2029 e 2030, respectivamente, e estendemos a data de vencimento de nossas debêntures conversíveis originalmente com vencimento em outubro de 2025 para outubro de 2028. Além disso, concluímos com sucesso uma oferta privada de US\$ 800 milhões de títulos de dívida sênior com garantia prioritária e com uma remuneração de 11,930% e vencimento em 2028.

Bancos e outros

A Companhia está focada em fortalecer sua liquidez. Para isso, negociou com bancos e fornecedores condições mais favoráveis de prazos de pagamentos. Além disso, a Companhia está confiante que será capaz de rolar os pagamentos próximo ao vencimento, não realizou amortizações relevantes de dívida em 2023 e continua negociando, com foco na manutenção do caixa em 2024.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

5. POLÍTICA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

5.1. Em relação aos riscos indicados nos itens 4.1 e 4.3, informar:

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

A Companhia possui uma Política de Gestão de Riscos Corporativos formalizada, elaborada durante o ano de 2021 pela gerência de Riscos e Compliance, revisada pela Diretoria Jurídica e aprovada em 05 de maio de 2022 pelo Conselho de Administração. Esta política se aplica a todos os macroprocessos e operações de negócios da Azul e está disponível em nosso website, na página de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>).

A Política de Gestão de Riscos Corporativos compõe a relação de políticas internas de Compliance da Azul, alinhadas com o nosso Programa de Integridade, que está baseado nos Princípios de Governança Corporativa e Leis Anticorrupção brasileiras e estrangeiras. Este programa apoia todas as áreas da Companhia na identificação e prevenção de riscos, implementação de controles internos, melhoria de processos e investigação de incidentes e conta com uma agenda para revisão anual do Código de Ética e Conduta da Azul, Campanhas de Comunicação e Treinamentos, e monitoramento da aplicação e conformidade das políticas e procedimentos, em nossos processos e atividades do negócio e nas relações profissionais de nossos Tripulantes.

B. Os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos, quando houver, incluindo: (i) os riscos para os quais se busca proteção; (ii) os instrumentos utilizados para proteção; (iii) e a estrutura organizacional de gerenciamento de riscos.

A Política de Gestão de Riscos Corporativos da Azul tem por objetivo estabelecer as principais diretrizes, princípios e responsabilidades relacionadas ao gerenciamento de Riscos Corporativos, além de fornecer orientação para as áreas de negócios nos processos de identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação dos Riscos e oportunidades, aos quais a Companhia possa estar exposta, aumentando a transparência das informações internamente e para seus *stakeholders*.

A Companhia utiliza para a estrutura de gestão de Riscos, o modelo das três linhas de defesa proposto pelo Instituto de Auditores Internos - (IIA 2020), elaborado com o propósito de esclarecer os papéis e responsabilidades relacionados às atividades da gestão de Riscos e Controles. Os critérios para a gestão de Riscos Corporativos da Azul são baseados nas metodologias da ICAO (International Civil Aviation Organization), COSO-ERM (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management) e ISO 31000.

Os potenciais Riscos Corporativos identificados são documentados por meio de um Dicionário de Riscos, e são classificados e categorizados em uma linguagem comum, considerando suas características:

- **Risco Estratégico:** Consiste nos Riscos associados às decisões estratégicas da Alta Administração da Companhia que, por eventos de variações no ambiente interno e externo (políticas, tecnológicas, econômicas, sociais, entre outras), possam impactar sua capacidade ou habilidade de proteger-se ou adaptar-se às mudanças do ambiente em que se encontra inserida.

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

- **Risco Socioambiental:** Potenciais danos ao meio ambiente e sociedade, motivados pelas atividades da Companhia, gerando um impacto a proteção da saúde humana, cultural ou ambiental.
- **Risco Crédito:** Consiste no Risco de perdas recorrentes por inadimplência de clientes e parceiros (agências de viagens, agência de marketing, representantes).
- **Risco Liquidez:** Ausência da disponibilidade de recursos suficientes em caixa para cumprir com as obrigações do passivo da Companhia, como empréstimos, financiamentos, debêntures, salários, provisões, encargos sociais a recolher, contas a pagar e outros passivos. Também pode estar relacionado a dificuldade de resgatar recursos investidos, sem que percam o seu valor.
- **Risco Mercado:** Possibilidade de perdas que podem ser ocasionadas por mudanças no comportamento das taxas de juros, do câmbio, dos preços de ações e *commodities*.
- **Risco Operacional:** Possíveis perdas de eficiência e/ou eficácia nas operações da Companhia, devido inadequação aos processos internos, políticas, pessoas ou sistemas, que podem resultar em acidentes ou prejuízos financeiros.
- **Risco Regulamentar:** Exposição a penalidades legais, que possam gerar perdas financeiras ou de imagem, devido à não adequação a leis ou regulamentos externos e internos (inclusive suas atualizações) que delimitam a atuação do setor, como a *Lei Sarbanes-Oxley* (SOX), Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD - Lei n. 13.709/2018), Lei Anticorrupção (Lei 12.846/2013), dentre outras.
- **Risco Cibernético/Tecnológico:** Ameaças que visam explorar as vulnerabilidades da Companhia, e que possam resultar no vazamento de informações ou dados pertencentes a ela. Como por exemplo, dados de pessoas físicas (Clientes ou Tripulantes) e jurídicas (Fornecedores, Terceiros ou da própria Companhia), ou informações comerciais e sensíveis. Impactando a confidencialidade, integridade e disponibilidade.

A Política está estruturada de forma a garantir um gerenciamento adequado dos Riscos que, uma vez identificados e categorizados, passam pelas etapas de:

- **Avaliação do Risco:** processo utilizado como base, para definição através da metodologia que utilizada os graus de Impacto e Probabilidade, da materialização de um Risco.
- **Tratamento do Risco:** processo dinâmico e contínuo, que após a mensuração, é direcionado ao tratamento necessário com base nas análises do limite aceitável para a exposição da Companhia ao Risco. As estratégias traçadas junto às áreas de negócio serão registradas na Matriz de Riscos Corporativos como um Plano de Ação/Controle. Estes controles devem reduzir a exposição ao Risco Identificado, conduzindo-o ao Risco Residual.
- **Monitoramento do Risco:** para que o gerenciamento de Riscos seja efetivo, os responsáveis (Risco e Processo) pelos controles devem acompanhar os Riscos de forma contínua. O desempenho e os resultados do processo, devem ser analisados periodicamente pelos gestores das áreas, de maneira a identificar possíveis correções ou mudanças que impactam os planos de ações e, periodicamente, pela Auditoria Interna.

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

5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado

A Azul entende que seu ambiente de controles internos apresenta um elevado grau de confiança e está preparado para prevenir e detectar fraudes. Os esforços da Companhia têm sido constantemente direcionados ao aprimoramento de seus processos e controles, sempre visando a segurança e mitigação de riscos na execução das atividades do negócio.

A Azul possui uma Gerência de Auditoria Interna que avalia, durante as etapas de Certificação SOX (Sarbanes-Oxley), o ambiente de controles internos a nível da entidade a fim de assegurar a governança da gestão de Riscos de negócios da Companhia, em linha com a Política de Gestão de Riscos Corporativos. O objetivo da avaliação é fornecer segurança e confiabilidade das demonstrações financeiras. Adicionalmente, a Auditoria Interna da Companhia realiza auditorias operacionais visando o bom andamento dos processos e controles. Todo o trabalho da auditoria é reportado e aprovado periodicamente pelo Comitê de Auditoria Estatutário da Azul.

5.2 Descrição dos controles internos

As áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna são responsáveis pelo mapeamento dos riscos corporativos, avaliação da exposição e definição dos controles internos. Essas áreas fornecem segurança razoável para os Executivos, Conselheiros e mercado em relação à confiabilidade de nossas demonstrações financeiras, com o cumprimento das leis e regulamentações e otimização das operações.

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

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

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

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

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

A Administração da Companhia avaliou a eficácia dos controles internos relativos à elaboração das demonstrações financeiras para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2022, de acordo com a *Section 404* da Lei Sarbanes-Oxley, onde foram identificadas fraquezas

5.2 Descrição dos controles internos

materiais, descrita no item “5.2-d” deste Formulário de Referência. No entanto, essas deficiências não comprometeram as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022. As providências a serem tomadas para remediar a fraqueza e deficiência apontadas estão descritas na seção “5.3-e”.

b. As estruturas organizacionais envolvidas

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

As áreas de Controles Internos e de Auditoria Interna realizam o mapeamento e a atualização dos controles junto às áreas de negócios e de tecnologia, de acordo com a avaliação dos riscos que possam impactar as demonstrações financeiras.

A área de Auditoria Interna realiza testes específicos de auditorias operacionais do plano de auditoria anual aprovado e acompanhado pelo Comitê de Auditoria Estatutário.

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

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

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

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

As equipes de Auditoria Interna e de Controles Internos apresentam frequentemente ao Comitê de Auditoria Estatutário o cenário do funcionamento dos controles internos, detalhando os principais processos e controles com fragilidades e deficiências, assim como o andamento dos planos de ação para as correções aplicáveis.

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

Os auditores externos da Companhia conduziram a avaliação dos controles internos da Companhia, em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras para o exercício findo

5.2 Descrição dos controles internos

em 31 de dezembro de 2022. No contexto do relatório emitido pelos auditores, foram reportadas fraquezas materiais relacionadas à identificação, desenho e execução de controles relevantes nos controles gerais de tecnologia da informação ("ITGC") e informações produzidas pela entidade que suportam a data usada para transações rotineiras e não rotineiras de negócios e de controles de processos de reportes financeiros.

Todas as deficiências foram apresentadas pelos auditores independentes da Companhia aos membros do Comitê de Auditoria Estatutário, e essas deficiências não afetaram materialmente as demonstrações financeiras, pois diversas ações de remediação foram implementadas. Consequentemente, não foram identificados impactos materiais nas demonstrações financeiras do exercício social findo em 31 de dezembro de 2022.

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

A administração da Companhia tomou ciência do relatório emitido pelos auditores independentes sobre os controles internos da Companhia relacionados ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, e está comprometida em reavaliar e implementar, ao longo do exercício de 2023, medidas para mitigar ou eliminar as fraquezas materiais identificadas.

Durante o ano de 2022, a administração conseguiu promover a automação de aproximadamente 64% dos controles relacionados à concessão, revisão e revogação de acesso aos nossos sistemas, treinar mais de 400 funcionários nos conceitos de controles internos e revisar e atualizar aproximadamente 61% de toda a nossa matriz de controle, que compreendia 370 controles chaves. No total, corrigimos 85% dos controles ineficazes relatados em 31 de dezembro de 2021.

Em 2023, estamos comprometidos em continuar aprimorando nossos processos de controles internos e revisaremos diligentemente nossos controles e procedimentos de TI e controles internos para garantir nossa conformidade com os requisitos da Lei Sarbanes-Oxley e com as regras correlacionadas, promulgadas pela SEC. Assim, pretendemos implementar as ações corretivas apropriadas para mitigar o risco de erros futuros em nossas demonstrações financeiras consolidadas, que podem incluir o envolvimento de partes externas.

5.3 Programa de integridade

Em relação aos mecanismos e procedimentos internos de integridade adotados pelo emissor para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira, informar:

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

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

O Programa de Integridade Azul estabelece diretrizes para o cumprimento de comportamentos éticos e transparentes em todas as relações profissionais da Companhia, promovendo uma cultura de integridade com base em nossos valores e no Código de Ética e Conduta, e apoia as áreas da Companhia na identificação e prevenção de riscos, implementação de controles internos, melhorias de processos e investigações de incidentes com o objetivo de prevenir e combater atos ilícitos.

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

No dia 05 de novembro de 2021, o Comitê de ESG aprovou a Política Anticorrupção da Companhia, que está disponível no website de Relações com Investidores (<https://ri.voeazul.com.br/governanca-corporativa/estatuto-e-politicas/>).

A Política Anticorrupção possui diretrizes para os seguintes temas: Vantagem Indevida, Pagamentos de Facilitação, Pagamentos a Terceiros, Relacionamento com Fornecedores e Parceiros de Negócios, Cláusula Anticorrupção, Brindes, Presentes, Entretenimento e Outras Vantagens, Doações e Contribuições Políticas.

As políticas e práticas são avaliadas de forma contínua e atualizadas sempre que houver alterações nas legislações aplicáveis ou identificação de novos riscos.

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

A Azul possui a área de Riscos e *Compliance*, que visa assegurar a conformidade com leis nacionais e internacionais, regulamentos, normas e códigos organizacionais, atendendo a princípios de governança, padrões éticos e de boa conduta, incluindo a gestão do Programa Integridade e Riscos Corporativos.

O Departamento de Riscos e *Compliance*, reporta-se funcionalmente ao Comitê de Auditoria Estatutário e ao Comitê de ESG, e administrativa e operacionalmente, ao Vice-Presidente Financeiro da Companhia.

Adicionalmente, temos um Comitê de Ética e Conduta, não permanente e não estatutário, ao qual cabe: (i) gerir o Código de Ética; (ii) analisar e julgar os casos de violação de maior gravidade do Código de Ética; (iii) impor as sanções disciplinares cabíveis; e (iv) deliberar sobre o esclarecimento de quaisquer dúvidas com relação ao seu conteúdo.

A Auditoria Interna reporta-se funcionalmente ao Comitê de Auditoria Estatutário e administrativa e

5.3 Programa de integridade

operacionalmente ao Vice-Presidente Financeiro da Companhia e realiza avaliação independente sobre os processos, controles e riscos da Companhia.

(iii) se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando:

- **se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**

O Código de Ética e Conduta se aplica obrigatoriamente a todos os Tripulantes da Azul, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal (se instalado), e também nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes) e demais partes interessadas (*stakeholders*), nos termos do artigo 57, inciso III, do Decreto nº 11.129/2022.

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

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

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

Nosso Código de Ética e Conduta foi aprovado pelo Conselho de Administração em sua versão atual em 01 de março de 2021 e encontra-se disponível em nossa Intranet (para consulta interna), no website de Relações com Investidores (www.ri.voeazul.com.br), além das páginas da CVM (www.cvm.gov.br) e da B3 (www.b3.com.br).

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

A Azul possui o Canal Confidencial que é um meio de comunicação, disponibilizado a todos os seus públicos internos e externos: Tripulantes, incluindo, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas e aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal (se instalado), nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes), clientes e demais partes interessadas, para que possam reportar, de forma segura e, se desejada, anônima, todas as situações que não estão de acordo com o nosso Código de Ética e Conduta.

O Canal Confidencial é essencial para garantirmos nossa integridade, promovendo a confiança e a transparência nas nossas relações de trabalho e de negócios, de forma a estabelecer um ambiente com elevado padrão ético, preservando nossa idoneidade.

O Canal Confidencial é operado por uma empresa externa especializada, que recebe todas as informações reportadas e encaminha cada situação à área de Riscos e *Compliance* para apuração e tratativa, eliminando conflitos de interesses e possíveis retaliações no processo de averiguação das informações recebidas.

O acesso ao Canal Confidencial está disponível em nossa Intranet (apenas para Tripulantes) ou por meio

5.3 Programa de integridade

do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul. O contato também pode ser realizado diretamente pelo telefone 0800 377 8050 de Segunda a Sexta, das 9h às 17h.

c. número de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

Não houve casos confirmados ao longo dos últimos 3 (três) exercícios sociais.

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

Não aplicável.

5.4 Alterações significativas

5.4 - Alterações significativas

Nenhuma mudança significativa que julgamos pertinente em relação ao último exercício social.

5.5 Outras informações relevantes

5.5 Outras informações relevantes

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