

Índice

5. Gerenciamento de riscos e controles internos

5.1 - Descrição - Gerenciamento de riscos	1
5.2 - Descrição - Gerenciamento de riscos de mercado	3
5.3 - Descrição - Controles Internos	7
5.4 - Programa de Integridade	10
5.5 - Alterações significativas	13
5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e controles internos	14

10. Comentários dos diretores

10.1 - Condições financeiras/patrimoniais	15
10.2 - Resultado operacional e financeiro	47
10.3 - Efeitos relevantes nas DFs	51
10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases	52
10.5 - Políticas contábeis críticas	53
10.6 - Itens relevantes não evidenciados nas DFs	61
10.7 - Coment. s/itens não evidenciados	62
10.8 - Plano de Negócios	63
10.9 - Outros fatores com influência relevante	65

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.1 - Descrição - Gerenciamento de riscos

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

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 05/05/2022 pelo Conselho de Administração. Esta política se aplica a todos os macroprocessos e operações de negócios da Azul e fica 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:

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 as mudanças do ambiente em que se encontra inserida.
- **Risco Socioambiental:** Potenciais danos ao meio ambiente e sociedade, motivados pelas atividades da Companhia, gerando um impacto a proteção da saúde humana, cultural ou ambiental.
- **Risco Crédito:** Consiste no Risco de perdas recorrentes por inadimplência de clientes e parceiros (agências de viagens, agência de marketing, representantes).
- **Risco Liquidez:** Ausência da disponibilidade de recursos suficientes em caixa para cumprir com as obrigações do passivo da Companhia, como empréstimos, financiamentos, debêntures, salários, provisões, encargos sociais a recolher, contas a pagar e outros passivos. Também pode estar relacionado a dificuldade de resgatar recursos investidos, sem que percam o seu valor.
- **Risco Mercado:** Possibilidade de perdas que podem ser ocasionadas por mudanças no comportamento das taxas de juros, do câmbio, dos preços de ações e commodities.
- **Risco Operacional:** Possíveis perdas de eficiência e/ou eficácia nas operações da Companhia, devido inadequação aos processos internos, políticas, pessoas ou sistemas, que podem resultar em acidentes ou prejuízos financeiros.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.1 - Descrição - Gerenciamento de riscos

- **Risco Regulamentar:** Exposição a penalidades legais, que possam gerar perdas financeiras ou de imagem, devido a não adequação as 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), entre outras.
- **Risco Cibernético/Tecnológico:** Ameaças que visam explorar as vulnerabilidades da Companhia, e que possam resultar no vazamento de informações ou dados pertencentes a ela. Como por exemplo, dados de pessoas físicas (Clientes ou Tripulantes) e jurídicas (Fornecedores, Terceiros ou da própria Companhia), ou informações comerciais e sensíveis. Impactando a confidencialidade, integridade e disponibilidade.

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 as 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 nos planos de ações, e periodicamente pela Auditoria Interna.

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

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 da Azul.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.2 - Descrição - Gerenciamento de riscos de mercado

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

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

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

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

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

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

ii. a estratégia de proteção patrimonial (hedge)

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

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

Gestão de Risco Cambial

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

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

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.2 - Descrição - Gerenciamento de riscos de mercado**Gestão de Risco do Preço do Combustível**

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

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

- a. até 40% do consumo de combustível projetado para os próximos 12 meses;
- b. até 80% do consumo de combustível projetado para os próximos 12 meses caso o preço do barril de petróleo West Texas Instrument (WTI), cotado na tela da Bloomberg (ou equivalente), esteja abaixo de US\$ 50,00; e
- c. até 20% do consumo de combustível projetado para o consumo de combustível entre o 13º até o 24º mês, caso o preço do barril de petróleo West Texas Instrument (WTI), cotado na tela da Bloomberg (ou equivalente), esteja abaixo de US\$ 50,00.

Gestão de Risco de Taxa de Juros

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

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

- a. entre 0% e 100% para a exposição a taxas de juros do mercado internacional (Libor, Euribor, etc)
- b. entre 0% e 50% para taxas de juros do mercado doméstico (CDI, TJLP, etc) Contabilidade de hedge (*hedge accounting*)

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

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

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.2 - Descrição - Gerenciamento de riscos de mercado

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

Hedges de fluxo de caixa

Em 31 de dezembro de 2021 não tínhamos contratos designados como hedge de fluxo de caixa.

Hedges de valor justo (*fair value*)

Em 31 de dezembro de 2021 não tínhamos contratos designados como hedge de valor justo

iii. *os instrumentos utilizados para proteção patrimonial (hedge)*

Utilizamos contratos de *swap* para oferecer proteção contra nossa exposição ao risco de incremento nas taxas de juros relacionadas às nossas transações de arrendamento e compromissos firmes de aeronaves.

Para gerenciar o risco cambial ao qual estamos expostos, celebramos contratos de NDFs (*non- deliverable forwards*) que são contratos a termo de moeda estrangeira, e contratos de opções de compra e venda de moeda estrangeira.

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

iv. *os parâmetros utilizados para o gerenciamento desses riscos*

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.2 - Descrição - Gerenciamento de riscos de mercado

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

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

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

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

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

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

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.3 - Descrição - Controles Internos

A área de Riscos Corporativos é responsável pelo mapeamento dos riscos corporativos, avaliação da exposição e definição de controles internos. A área de Auditoria Interna fornece 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 Riscos Corporativos e Auditoria Interna, utiliza como modelo para avaliar o ambiente de controles internos tomando como referência as boas práticas de Governança Corporativa estabelecidas pelos padrões e metodologias do “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” (COSO), nas regulamentações do “*Public Company Accounting Oversight Board*” (PCAOB) e nas normas emitidas pelo “Instituto dos Auditores Internos do Brasil” (IIA).

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

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 causa 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 2021, de acordo com a *Section 404* da Lei Sarbanes-Oxley, onde foram identificadas uma fraqueza material e uma deficiência significativa, descrita na seção “5.3d”. No entanto, essas deficiências não comprometeram as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021. As providências a serem tomadas para remediar a fraqueza e deficiência apontadas estão descritas na seção “5.3 e”.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.3 - Descrição - Controles Internos

b. As estruturas organizacionais envolvidas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Os nossos auditores independentes conduziram a avaliação dos controles internos da Companhia, em conexão com a auditoria da demonstração financeira para o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, e de acordo com o relatório emitido, foram reportadas uma fraqueza material e uma deficiência significativa conforme descrita a seguir.

A fraqueza material está relacionada à execução de alguns controles gerais de acesso do ambiente de tecnologia da informação ("ITGC"), os quais em sua grande maioria foram remediados tempestivamente. A retomada da economia e demandas por viagens pelo Brasil, decorrente da redução dos casos de COVID-19 e ao aumento das taxas de vacinação, resultou no aumento das nossas atividades, que exigiu o crescimento da nossa força de trabalho. O aumento em nossas atividades de contratação coincidiu com um período de intensa rotatividade de funcionários em nossos escritórios corporativos, em particular, do pessoal de tecnologia da informação, responsável pelo

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.3 - Descrição - Controles Internos

gerenciamento de acesso. Devido a essa alta taxa de rotatividade, a equipe que supervisiona o gerenciamento de acesso não conseguiu atender a todas as solicitações de revogação de acessos nos prazos estabelecidos nos controles.

A deficiência significativa está relacionada com o controle de circularização dos saldos de reserva de manutenção, que apesar da confirmação dos saldos apresentados do balanço a execução do controle foi intempestivo.

Todas as deficiências foram apresentadas pelos Auditores Independentes no 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 de 31 de dezembro de 2021.

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

A Administração tomou ciência sobre o relatório do auditor independente sobre os controles internos da Companhia relacionados ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e está comprometida em reavaliar e implementar, durante o ano de 2022, medidas para lidar com a fraqueza material e deficiência significativa apontadas.

O plano de remediação envolve, mas não se limita a: (i) aumentar o uso de automação nos processos relacionados à ITGC; (ii) investir em treinamentos para aumentar a sua compreensão, conscientização e conhecimento sobre a importância dos controles internos; (iii) implementar revisão periódica dos controles internos matricial e implementar mudanças e atualizações, quando necessário; e (iv) acompanhar a implementação e remediação das etapas descritas acima e revisar os controles internos.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.4 - Programa de Integridade

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

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

O Programa de Integridade Azul estabelece diretrizes para cumprimento de comportamentos éticos e transparentes em todas as relações profissionais da Companhia, promovendo uma cultura de integridade com base em nossos valores e 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 a corrupção e lavagem de dinheiro, em especial a Lei Anticorrupção Brasileira nº 12.846/13 e a Lei nº 9.613/98, que dispõe sobre os crimes de lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores. A Companhia não tolera condutas antiéticas, sobretudo quando estas envolvem atos de corrupção ou quaisquer outros que possam lesar a administração pública, nacional ou estrangeira.

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

A Política de 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 e ao Comitê 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; (ii) analisar e julgar os casos de violação de maior gravidade do Código; (iii) impor as sanções disciplinares cabíveis; e (iv) deliberar sobre o esclarecimento de quaisquer dúvidas com relação ao seu conteúdo.

A Auditoria Interna reporta-se funcionalmente ao Comitê de Auditoria e administrativa e operacionalmente ao Vice-Presidente 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 aplica-se 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 e também nossos parceiros de negócios (fornecedores, terceiros, representantes) e demais partes interessadas (*stakeholders*), nos termos do artigo 42, III, do Decreto nº 8.420/2015.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.4 - Programa de Integridade

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

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

Ainda, todos os Tripulantes da Companhia, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas e aeroviários, bem como os membros do Conselho de Administração, devem assinar o Termo de Recebimento e Aceite do Código, declarando que estão cientes e que compreenderam os princípios de conduta ética e moral que regem todas as relações de trabalho e a condução dos negócios da Companhia.

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

A inobservância dos princípios e preceitos estabelecidos pelo Código de 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 site de Relações com Investidores (www.ri.voeazul.com.br), além das páginas da CVM (www.cvm.gov.br) e B3 (www.b3.com.br).

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

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, 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 a 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 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.

- **se o emissor adota procedimentos em processos de fusão, aquisição e reestruturações societárias**

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.4 - Programa de Integridade

visando à identificação de vulnerabilidades e de risco de práticas irregulares nas pessoas jurídicas envolvidas

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

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

Não aplicável.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.5 - Alterações significativas

Durante o ano de 2021, as principais alterações significativas nos riscos descritos na seção 4, referem-se aos riscos referentes às consequências geradas pela pandemia do COVID-19 e sua nova variante Ômicron. Seguem abaixo os riscos adicionais mencionados que podem ser consultados com maiores detalhes na seção 4 deste formulário de referência:

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

O surto de doenças altamente contagiosas em todo o mundo, como a atual pandemia de coronavírus (COVID-19), pode levar a grandes perturbações e maior volatilidade no capital global e nos mercados financeiros, resultando em pressões negativas sobre a economia mundial, incluindo a economia brasileira, impactando o mercado de negociação de nossas ações, inclusive na forma de ADSs, e nossas classificações de dívida.

Mesmo com as novas medidas de isolamento social, provenientes da variante Ômicron da pandemia do COVID-19, a companhia mantém suas estratégias para fortalecer a liquidez, continua sendo fiel à sua estratégia de malha exclusiva, incluindo novos protocolos voltados para a higienização das aeronaves e proteção de nossos tripulantes e clientes e conforme o avanço da vacinação da população brasileira ocorra, entendemos que os principais riscos decorrentes da pandemia do COVID-19 venham a ser reduzidos.

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

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

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

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 2019, 2020 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".

O ano de 2021 foi de forte recuperação para a Azul, com melhoras significativas na demanda, receita e lucros em comparação com o ano anterior. O Brasil continua avançando na vacinação contra a COVID-19, com mais de 72% da população totalmente vacinada e mais de 75 milhões de doses de reforço já aplicadas. O Brasil ultrapassou os Estados Unidos e a Europa em termos de participação da população com pelo menos uma dose, confirmando a alta intenção dos brasileiros em se vacinar.

Isto levou a uma notável redução no número de casos, mortes e hospitalizações. Como resultado, o Brasil deve encerrar 2021 com um crescimento do PIB de 4,5% de acordo com a prévia divulgada em fevereiro pelo IBC-Br (Índice de Atividade Econômica) do Banco Central do Brasil. Isto representaria uma clara recuperação na economia brasileira, após uma queda de 4,1% em 2020 devido à pandemia.

Durante o ano, o real acumulou uma desvalorização frente ao dólar de 7,4% em relação a 2020 e 38,4% em relação a 2019. O preço médio do combustível de aviação atingiu preço recorde, bem acima dos níveis de 2019 e 2020, subindo 29,7% e 43,3%, respectivamente.

Em 2021, continuamos focados na nossa malha doméstica. Encerramos o ano voando para quase 150 destinos, uma adição notável de mais de 30 destinos em comparação a 2019. Além disso, a Azul Cargo, nossa incomparável solução logística, superou a ambiciosa meta de dobrar a receita de cargas em relação a 2019. A Azul Cargo atende hoje mais de 4.500 cidades e comunidades em todo o país, sendo que em 2.000 delas entregamos em 48 horas ou menos.

Os termos "AH" e "AV" constantes das colunas de determinadas tabelas abaixo significam "Análise Horizontal" e "Análise Vertical", respectivamente. A Análise Horizontal compara rubricas ou medidas derivadas das demonstrações financeiras da Companhia com o fim de determinar a respectiva evolução ao longo de um período de tempo. A Análise Vertical representa o percentual das rubricas das demonstrações de resultado em relação à receita líquida da Companhia em um determinado período, ou dos saldos de contas de balanço patrimonial da Companhia em relação ao ativo total em determinada data.

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

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

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a Companhia registrou receita líquida de R\$10,0 bilhões, uma alta de 72,2% comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, em razão da elevação de 73,1% na receita de transporte de passageiros e pelo crescimento de 65,3% em cargas e outras receitas.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, a Companhia registrou receita líquida de R\$5,7 bilhões, uma redução de 49,8% comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, em razão da queda de 53,8% na receita de transporte de passageiros, parcialmente compensada pelo crescimento de 31,8% em cargas e outras receitas.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a Companhia registrou receita líquida de R\$11,4 bilhões, um aumento de 26,3% comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2018, em razão do aumento de 25,8% na receita de transporte de passageiros e do crescimento de 38,1% em cargas e outras receitas.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$54,8 milhões, um aumento de R\$1.453,9 milhões comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, que reportou prejuízo operacional de R\$1.399,1 milhões. Esse resultado operacional está relacionado principalmente com o aumento de 72,2% na receita líquida, impulsionada pelo aumento de 71,2% na capacidade em termos de ASKs domésticos e pelo excelente desempenho do negócio de logística da Companhia, parcialmente compensado por: (i) desvalorização média de 4,6% do real em relação ao dólar em 2021 comparado com 2020, o que aumentou as despesas denominadas em dólares; e (ii) o aumento de 43,3% nos preços de combustíveis. A Azul Cargo superou a meta de dobrar a receita em 2021 em comparação com 2019, atingindo R\$1,1 bilhão, 128,0% superior à receita de 2019 de R\$480,7 milhões.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$1.399,1 milhões, um aumento de R\$203,7 milhões comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, que reportou prejuízo operacional de R\$1.195,4 milhões. Esta variação se deve principalmente: (i) ao início da pandemia do COVID-19, que levou a uma forte redução na demanda de passageiros em comparação com o mesmo período do ano anterior; (ii) à depreciação média de 30,7% do real em relação ao dólar no período, o que aumentou as despesas denominadas em dólares; e (iii) aos efeitos não-recorrentes de R\$62,5 milhões ocorridos durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, compostos por custos resultantes da pandemia do COVID-19 e aos ajustes nos contratos de arrendamento de aeronaves que resultaram na redução ao valor recuperável devido ao uso estendido de aeronaves e a reestruturação de nossa frota e malha.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$1.195,4 milhões, comparado com um lucro operacional de R\$1.193,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. Esse resultado operacional foi impulsionado principalmente por um aumento de 26,3% na receita líquida, decorrente do aumento de 22,2% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução de aeronaves de próxima geração em nossa frota, que são mais eficientes em termos de consumo de combustível e têm um CASK menor, compensado por: (i) eventos não-recorrentes no total de R\$3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* não-caixa relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E-Jets, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota; (ii) reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019; e (iii) pela depreciação média de 8,0% do real em relação ao dólar em 2019 em comparação a 2018, o que aumentou as despesas denominadas em dólares. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R\$2.031,4 milhões em 2019, um aumento de R\$837,8 milhões, comparado com o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Nosso EBITDA (lucro operacional antes do resultado financeiro, juros, impostos, depreciação e amortização) em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019 foi de R\$1.599,1 milhões, R\$406,5 milhões e R\$2.475,5 milhões, representando uma margem EBITDA de 16,0%, 7,1% e 21,6%, respectivamente. Ajustando pelo evento não-recorrente de R\$7,8 milhões, R\$141,7 milhões e R\$1.147,3 milhões que impactou nossos resultados em 2021, 2020 e 2019, respectivamente, o EBITDA Ajustado foi de R\$1.591,3 milhões, R\$264,8 milhões e R\$3.622,8 milhões, representando uma margem EBITDA Ajustado de 16,0%, 4,6% e 31,7%.

Em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019, nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante foi de R\$3.981,9 milhões, R\$4.011,1 milhões e R\$3.107,6 milhões, representando 39,9%, 69,8% e 27,2% da receita líquida, respectivamente. A variação, correspondente a uma ligeira redução de 0,7% comparado com o saldo de 31 de dezembro de 2020 e um aumento de 29,1% comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2019, deve-se principalmente ao pagamento de mais de R\$2,1 bilhões em arrendamento de aeronaves, empréstimos, juros e despesas de capital no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021 e à emissão de debêntures conversíveis em ações no montante de R\$1.745,9 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020.

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 2021 era de R\$4.979,8 milhões. O saldo se manteve em linha com o ano anterior, mesmo depois de pagar mais de R\$2,1 bilhões em arrendamentos, empréstimos, diferimentos, juros e despesas de capital. Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, nossa liquidez era de R\$4.886,5 milhões e R\$4.273,5 milhões, respectivamente. Na comparação anual, tivemos um aumento de 14,3% em 2020 e 5,7% em 2019, principalmente decorrente da emissão de debêntures conversíveis em ações no montante de R\$1.745,9 milhões e redução das contas a receber, resultado da redução da demanda gerada pela pandemia do COVID-19 no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020 e em decorrência da geração de caixa operacional e do aumento de 9,1% no saldo de contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019.

Devido à adoção da norma contábil IFRS 16 a partir de janeiro de 2019 com efeito retroativo, o valor presente dos pagamentos de cada aeronave sob arrendamento operacional foi capitalizado com base na taxa de câmbio na data de entrada, ao passo que o passivo relacionado a essa aeronave é atualizado conforme a variação cambial e despesas financeiras mensalmente. Essas diferenças históricas devidas às flutuações cambiais e despesas financeiras entre o ativo e o passivo registrados para cada aeronave foram registradas no resultado reapresentado, impactando a linha de Patrimônio Líquido da Companhia.

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez:

Em 31 de dezembro de	2021	2020	2019
Liquidez corrente ⁽¹⁾	0,5	0,5	0,6
Liquidez seca ⁽²⁾	0,5	0,5	0,6
Liquidez imediata ⁽³⁾	0,3	0,3	0,2
Estrutura de capital ⁽⁴⁾	(2,0)	(2,1)	(6,5)
Endividamento financeiro ⁽⁵⁾	(0,5)	(0,5)	(1,0)
Liquidez geral ⁽⁶⁾	41,3%	42,8%	71,1%

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

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

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

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

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

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

A liquidez no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021 está relacionada principalmente com a geração de caixa operacional e o aumento de 14,0% nas contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021, comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2020.

A liquidez no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020 está relacionada principalmente com o total de caixa, investimentos e recebíveis da Companhia e com a emissão bem-sucedida das debêntures conversíveis em ações, no montante de R\$1.745,9 milhões. A Companhia não possui caixa restrito e detém 100% de sua liquidez, sem participação de minoritários em suas subsidiárias.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

A liquidez no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019 está relacionada principalmente com a geração de caixa operacional e o aumento de 9,1% nas contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, comparado com o exercício social findo em 31 de dezembro de 2018.

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

(em milhares de reais)			
Em 31 de dezembro de	2021	2020	2019
Caixa e equivalentes de caixa	3.073.799	3.064.815	1.647.880
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	908.149	946.281	1.459.708
Contas a receber	997.893	875.382	1.165.866
Subarrendamento a receber	274.198	312.937	279.504
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.964.419	1.554.042	1.651.533
Direito de uso – arrendamentos	5.508.928	4.088.559	7.087.412
Direito de uso – manutenção de aeronaves	490.667	522.182	497.391
Imobilizado	1.961.174	1.799.706	1.968.840
Total de ativos	18.533.473	15.794.457	19.197.490
Empréstimos e financiamentos circulante	1.023.390	858.332	481.227
Empréstimos e financiamentos não-circulante	8.995.341	6.502.182	3.036.929
Passivo de arrendamento circulante	3.497.665	2.272.349	1.585.233
Passivo de arrendamento não-circulante	11.392.910	10.248.463	10.521.388

Em 31 de dezembro de 2021 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida ajustada¹/EBITDA Ajustado) de 11,7 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 2020 obtivemos um índice de alavancagem (dívida líquida ajustada²/EBITDA Ajustado) de 49,5 vezes comparado a 3,4 vezes em 31 de dezembro de 2019. O aumento do nosso índice de alavancagem entre 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019 está relacionado principalmente com uma redução no EBITDA Ajustado, ao longo do ano de 2020, ante o impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros durante o ano, e com a adição líquida de 12 novas aeronaves nos últimos doze meses, o que ocasionou um aumento do passivo de arrendamento, parcialmente compensado pelo aumento da taxa de desconto para fins de cálculo do valor presente e pelo capital levantado por meio de emissão de dívida conversível.

(em milhares de reais)			
Em 31 de dezembro de	2021	2020	2019
Caixa e equivalentes de caixa	3.073.799	3.064.815	1.647.880
Total do Ativo	18.533.473	15.794.457	19.197.490
Empréstimos e financiamentos	10.018.731	7.360.514	3.518.156
Passivo de Arrendamento	14.890.575	12.520.812	12.106.621
Total do patrimônio líquido	(18.332.998)	(14.148.750)	(3.519.174)
Total do passivo e patrimônio líquido	18.533.473	15.794.457	19.197.490

b. Estrutura de capital:

¹ 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 A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R\$ 2.419,7 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.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

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

Em 31 de dezembro de	(em milhares de reais)		
	2021	2020	2019
Empréstimos e financiamentos Circulante e não-circulante	10.018.731	7.360.514	3.518.156
Passivo de arrendamento circulante e não-circulante	14.890.575	12.520.812	12.106.621
Caixa e equivalentes de caixa	(3.073.799)	(3.064.815)	(1.647.880)
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	(908.149)	(946.281)	(1.459.708)
Subarrendamento a receber	(274.198)	(312.937)	(279.504)
Dívida líquida	20.653.160	15.557.293	12.237.685
Patrimônio líquido	(18.332.998)	(14.148.750)	(3.519.174)
Capital Total líquido ⁽¹⁾	2.320.162	1.408.543	8.718.511

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

A redução do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2021, uma variação de 29,6%, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2020, está relacionada principalmente com o prejuízo de R\$4.767,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021.

A redução do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2020, uma variação de 302,0%, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2019, está relacionada principalmente com o prejuízo de R\$10.834,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2020.

A redução do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2019, uma variação de 206,0%, comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2018, deve-se principalmente ao impacto do *impairment* das 53 aeronaves E1 de R\$54,2 milhões por aeronave.

Em 31 de dezembro de 2021, o nosso capital social era de R\$2.290,9 milhões, dividido em 928.965.058 ações ordinárias e 333.680.010 ações preferenciais.

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

Em 31 de dezembro de	(em milhares de reais)		
	2021	2020	2019
Patrimônio Líquido (a)	(18.332.998)	(14.148.750)	(3.519.174)
Passivo Circulante + Passivo não-circulante (b)	36.866.471	29.943.207	22.716.664
Total do passivo e patrimônio líquido (c)	18.533.473	15.794.457	19.197.490
% Capital Próprio (a)/(c)	-98,9%	-89,6%	-18,3%
% Capital de Terceiros (b)/(c)	198,9%	189,6%	118,3%

Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2021 deve-se à depreciação de 7,39% do real em relação ao dólar no fim do período, que impactou o saldo do passivo de arrendamento da Companhia, e à emissão de *bond* no montante de R\$ 3.359,1 milhões. O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2020, deve-se à depreciação de 28,9% do real em relação ao dólar no fim do período, que impactou o saldo do passivo de arrendamento da Companhia, e à emissão de debêntures conversíveis em ações no montante de R\$1.745,9 milhões. O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2019, de 33,8% em comparação com o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018 deve-se principalmente à adição líquida de 23 novas aeronaves na frota durante o período. 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 189,6% 118,3%, 107,1% em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, respectivamente.

Em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019, 12,8%, 26,7% e 100% da nossa dívida não relacionada a aeronaves era denominada em real. A redução da dívida não relacionada a aeronaves denominada em real no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021 está relacionada com a decisão da Companhia de emitir um *bond* em dólar, no montante de R\$ 3.359,1 milhões.

O custo médio ponderado da nossa dívida denominada em dólares norte-americanos totalizou 6,3% a.a. em 31 de dezembro de 2021; 6,2% a.a. e 5,4% a.a. em 31 de dezembro de 2020 e 2019, respectivamente. Nosso custo da dívida denominada em reais totalizou 12,3% a.a. no período findo em 31 de dezembro 2021; 5,3% a.a. e 4,8% a.a. nos exercícios findos em 31 de dezembro 2020 e 2019, respectivamente. O custo médio da dívida denominada em dólares norte-americanos ficou estável em 31 de dezembro de 2021 em relação a 31 de dezembro de 2020, mesmo com a captação do *bond*. O custo médio da dívida denominada em reais aumentou 7 pontos percentuais em 2021 comparado com 2020 devido ao aumento da taxa de CDI ao longo do ano. Do aumento do custo médio da dívida

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

de 7,2% a.a. em 31 de dezembro de 2021 quando comparado ao ano de 2020, 6,0% a.a. deve-se principalmente ao aumento da taxa CDI e à depreciação do real frente ao dólar.

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 2021, 2020 e 2019, nosso passivo circulante totalizou R\$11.710,2 milhões, R\$10.212,6 milhões e R\$6.862,0 milhões, respectivamente. O saldo de passivo circulante nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019 inclui R\$3.063,8 milhões, R\$2.488,9 milhões e R\$2.094,3 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 2021, o saldo do ativo circulante totalizou R\$5.846,3 milhões. O saldo do ativo circulante em 31 de dezembro de 2021 foi inferior às nossas obrigações de dívida (empréstimos, financiamentos, passivos de arrendamento e contas a pagar) de curto prazo, equivalentes a R\$6.296,4 milhões, devido ao aumento dos passivos de arrendamento de curto prazo.

Os diretores da Companhia entendem que temos plenas condições de honrar os compromissos financeiros assumidos, embora não possamos garantir que tal situação permanecerá inalterada, especialmente considerando a incerteza oriunda dos impactos da pandemia do COVID-19 na economia brasileira, suas operações e fluxos de caixa futuros. Caso a Companhia entenda necessário contrair empréstimos adicionais para financiar suas atividades e investimentos ou renegociar os termos e condições de suas dívidas de curto prazo, acredita ter capacidade para contratá-los. Para maiores informações, vide o fator de risco "Nossos contratos de financiamento contêm obrigações e restrições que limitam a nossa capacidade de celebrar transações prevendo alterações de controle, de terminar nosso relacionamento com determinados fornecedores e/ou incorrer em determinados níveis de endividamento".

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

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

Financiamos nossas aeronaves através de contratos de arrendamento 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, os impactos do COVID-19 nas operações da Companhia podem justificar, no futuro e caso os diretores da Companhia julguem pertinente, a utilização de outras fontes de financiamento como o mercado de capitais ou contratar financiamentos com instituições financeiras com as quais a Companhia tem relacionamento para financiar sua necessidade de capital de giro no curto prazo, principalmente enquanto persistirem os efeitos da pandemia.

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 ajustada³ pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 11,7 vezes no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida ajustada⁴ pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 49,5 vezes. Já no exercício social encerrado em 31 de

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.

⁴ A dívida líquida ajustada não considera o valor contábil R\$ 2.419,7 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.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

dezembro de 2019, nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida líquida pelo EBITDA ajustado pelo efeito dos eventos não-recorrentes foi de 3,4 vezes.

Nosso índice de alavancagem reduziu no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, comparado com 31 de dezembro de 2020, devido: (i) à elevação no EBITDA Ajustado, ao longo do ano de 2021; (ii) à retomada gradual da demanda de passageiros; (iii) a ter sido parcialmente compensado pela desvalorização de 7,4% do real no final do período; (iv) à entrada de novas aeronaves na frota e; (v) ao capital levantado em 2020 por meio da emissão de dívida com vencimento em 2026.

Nosso nível de alavancagem aumentou no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, comparado com 31 de dezembro de 2019, devido: (i) à apreciação do dólar que causou um aumento em reais da dívida da Companhia denominada em dólares; (ii) à adição líquida de 12 novas aeronaves nos últimos doze meses, que resultou em um aumento do nosso passivo de arrendamento, parcialmente impactado pelo aumento da taxa de desconto; e (iii) ao impacto da pandemia do COVID-19 que resultou em uma queda acentuada da demanda de passageiros durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, reduzindo nosso EBITDA.

Nosso nível de alavancagem aumentou no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, comparado com 31 de dezembro de 2018, devido à adição líquida de 13 aeronaves no último trimestre de 2019, que não geraram plenamente EBITDA no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019.

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

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

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

		(em milhares de R\$)		
Em moeda estrangeira (US\$)	Encargos financeiros	2021	2020	2019
Aeronaves e motores	Pré entre 3,0% e 6,0% Libor 3M + 2,6%	1.093.514	1.084.705	896.232
Capital de giro	Pré entre 1% e 7,3%	5.539.930	2.236.844	1.727.882
Debêntures	Pré 6,0%	1.873.001	2.419.704	—
Em moeda nacional (R\$)				
Aeronaves e motores	Pré entre 6,0% e 7,3% Selic + entre 2,8% e 5,5%	112.368	151.876	164.280
Capital de giro	CDI + 2% a Pré entre 5% e 10% TJLP +5%	666.901	776.481	37.355
Debêntures	CDI + 3,0%	733.017	690.904	692.407
Total em milhares de R\$		10.018.731	7.360.514	3.518.156
Circulante		1.023.390	858.332	481.227
Não-circulante		8.995.341	6.502.514	3.036.929

Em 31 de dezembro de 2021, tínhamos 177 aeronaves e motores sob arrendamento operacional com um saldo agregado de R\$13.724,6 milhões, 19 aeronaves e motores mantidos sob arrendamento financeiro e empréstimos, com um total em aberto de R\$1.094,1 milhões, tendo como garantia a aeronave subjacente e 17 aeronaves próprias, que estão contabilizadas no Ativo Imobilizado no valor líquido de depreciação de R\$1.707,9 milhões. De nossa frota contratual de 192 aeronaves, 6 aeronaves estão subarrendadas à TAP e 3 à Breeze. Nossos empréstimos não garantidos por aeronaves, arrendamentos financeiros para aeronaves e financiamento de dívidas de aeronaves contêm acordos e restrições costumeiras como inadimplência no caso de mudança de controle e rescisão ou não-renovação do contrato. Em 31 de dezembro de 2021, demos em garantia dos empréstimos e financiamentos bens e equipamentos no valor líquido de R\$656,4 milhões.

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 31 de dezembro de 2021:

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.

O saldo em aberto dessa emissão, em 31 de dezembro de 2021, é de R\$3.298,0 milhões.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

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).

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.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2021, é de R\$1.873,0 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 março de 2021, a Companhia obteve um *waiver* do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de *covenants* relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2021, 30 de junho de 2021, 30 de setembro de 2021 e 31 de dezembro de 2021. Em dezembro de 2021, a Companhia obteve *waiver* em relação ao descumprimento de *covenants* relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2022, 30 de junho de 2022, 30 de setembro de 2022 e 31 de dezembro de 2022.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2021, é de R\$833,8 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 data de integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (<http://www.b3.com.br>).

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

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

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.

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 2021, é de R\$208,4 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.

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 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 deverão ser pagos em 18 parcelas mensais, a partir de julho de 2022 a dezembro de 2023.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2021, é de R\$524,5 milhões.

1ª Emissão de Sênior Notes sem garantia

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.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

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 31 de dezembro de 2021, o montante registrado no passivo não-circulante é de R\$2.236,9 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.

Desta forma, a Companhia segue negociando alternativas junto ao credor em razão dos eventos relacionados à pandemia do COVID-19 descritos no longo desta Proposta da Administração. Para mais informações, vide os itens "Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento e consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia" e "A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os *covenants* financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores", da Seção 4.1. do Formulário de Referência a ser disponibilizado até 31 de maio de 2022.

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 2021, é de R\$50,5 milhões.

CITIBANK, N.A.

Em março de 2014 a Azul Linhas Aéreas e o Citibank N.A. celebraram um contrato de financiamento (*Credit Agreement*) no valor de US\$39,6 milhões e vencimento em março de 2016. Este contrato foi aditado em março de 2016, em março de 2017, abril de 2018, abril de 2020 e setembro de 2020 alterando o vencimento para março de 2017, abril de 2018, abril de 2020, setembro de 2020 e abril de 2021, respectivamente, e remuneração variável de LIBOR + taxa fixa de 1,90 % ao ano e valor do principal para US\$ 30 milhões. Arelada ao contrato de financiamento, a Azul Linhas Aéreas contratou com o Citibank S.A. uma operação de swap com a finalidade de proteção contra a variação cambial, nos termos da Nota de Negociação – Swap com Fluxo de Caixa, com vigência a partir de abril de 2018 até abril de 2021, observado o disposto no Instrumento Particular de Contrato para a Realização de Operações de "SWAP" e Outras do Mercado de Derivativos e Outras Avenças, celebrado em março de 2014, com prazo de vigência indeterminado.

A Cédula de Crédito Bancário (Mútuo) – Crédito Internacional e a Proposta para Estruturação de Operação de Captação contam com garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios relacionados a vendas para agências de viagem, de titularidade da Azul Linhas Aéreas.

Este contrato não possui *covenants* financeiros.

O saldo deste contrato foi liquidado durante o ano de 2021.

Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP

Em junho de 2013, a Azul Linhas Aéreas e a Companhia celebraram Contrato de Financiamento com a Financiadora de Estudos e Projetos ("FINEP") ("Contrato de Financiamento") no valor de até R\$107,9 milhões, para custear parcialmente as despesas incorridas na elaboração do Projeto "Implantação de centros de excelência visando disponibilizar no país um programa completo de treinamento e apoio técnico às operações para empresas que utilizem aeronaves Embraer e outras inovações", no valor total de R\$119,9 milhões. O Contrato de Financiamento tem vencimento em 73 parcelas mensais e sucessivas, com período de carência de 24 meses, sendo a primeira parcela a vencer em julho de 2015 e a última parcela a vencer em julho de 2021. Sobre o valor principal do crédito, incide taxa de juros de acordo com o estabelecido no contrato, referente a 5% ao ano, sobre a variação da TJLP. O Contrato de Financiamento é garantido por fiança da Companhia.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

O saldo deste contrato foi liquidado durante o ano de 2021.

ii. *outras relações de longo prazo com instituições financeiras*

Em 31 de dezembro de 2021, não possuíamos qualquer outra operação relevante de longo prazo com instituições financeiras, além daquelas mencionadas no item anterior.

iii. *grau de subordinação entre as dívidas*

Em eventual concurso universal de credores, a subordinação entre as obrigações registradas no passivo exigível acontecerá de acordo com a Lei nº 11.101/05: (i) obrigações sociais e trabalhistas; (ii) impostos a recolher; (iii) arrendamento mercantil (garantia real); (iv) empréstimos e financiamentos; (v) créditos quirográficos; (vi) créditos subordinados; e (vii) dividendos e juros sobre capital próprio. Nos nossos contratos de arrendamento mercantil financeiro, o arrendador tem prioridade, em relação aos demais credores, na recuperação da aeronave, nos termos do contrato aplicável.

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

Os termos dos contratos de empréstimo e financiamento relevantes estão descritos no item 10.1 f (i) acima.

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2021, 2020 e 2019. Para fins das obrigações em nossos contratos de dívida descritos nos itens (i) e (ii) abaixo, "EBITDAR" significa o EBITDA calculado de acordo com a prática de mercado mais os custos incorridos com os arrendamentos operacional e financeiro relacionados a nossas aeronaves, no exercício imediatamente anterior ao cálculo. Para fins das obrigações em nosso instrumento de dívida descrito no item (iv) abaixo, "EBITDAR" significa o lucro ou prejuízo antes dos juros e imposto de renda no período antes da dedução de qualquer valor atribuível à amortização de ativos intangíveis ou à depreciação de ativos tangíveis ou qualquer valor atribuível ao pagamento das importâncias dos arrendamentos operacionais e em cada caso com relação ao respectivo período.

- (i) Contrato de Abertura de Crédito Fixo com a Agência Nacional de Financiamento Industrial – FINAME, para aquisição/financiamento de uma aeronave executiva/comercial – modelo EMBRAER E-Jet E195, 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 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/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x;
- (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/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x. Até dezembro de 2018, os *covenants* financeiros deste contrato eram: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDA igual ou menor do que 5,5x;
- (iv) Financiamento para manutenção de motores GE CF34 para as aeronaves Embraer, no valor principal de US\$200,0 milhões, com vencimento em 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 março de 2021, a Companhia obteve uma alternativa do credor de determinados direitos previstos nos contratos financeiros com relação ao descumprimento de *covenants* relativos aos períodos contábeis findos em 31 de março de 2021, 30 de junho de 2021, 30 de setembro de 2021 e 31 de dezembro de 2021.

As dívidas da Companhia descritas neste item 10.1(f) possuem, conforme o caso, cláusulas restritivas habituais de contratos celebrados nos mercados financeiro e de capitais, tais como:

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

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

Na data desta Proposta da Administração, a Companhia não está atendendo alguns dos índices financeiros dos contratos indicados acima. Desta forma, segue negociando alternativas junto a determinados credores em razão de obrigações eventualmente inadimplidas pela Companhia em razão dos eventos relacionados à pandemia do COVID-19 descritos do longo desta Proposta da Administração. Para mais informações, vide os itens “Podemos não ser capazes de cumprir as obrigações impostas em nossos contratos de financiamento, podendo consequentemente configurar um evento de vencimento antecipado de determinados contratos financeiros, o que poderá afetar adversamente a Companhia” e “A Companhia pode não ser capaz de renegociar em termos favoráveis os *covenants* financeiros e obrigações estabelecidos com seus credores” da Seção 4.1. do Formulário de Referência, a ser divulgado até 31 de maio de 2022.

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

Em 31 de dezembro de 2021, 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 2021, 2020 e 2019 e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes nos demais itens do Formulário de Referência, em especial às da seção 3 e demais subitens da seção 10.

Receita Líquida

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, 88,3% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 11,7% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem.

Em 31 de dezembro de 2020, 89% de nossa receita provinha do mercado doméstico e era denominada em reais. A receita de transporte de passageiros, incluindo a receita decorrente do resgate de pontos do nosso programa de vantagens TudoAzul em nossos voos, é reconhecida na partida do voo programado ou quando o bilhete expira sem ser utilizado.

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

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

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 2021, 2020 e 2019, totalizaram R\$776,8 milhões, R\$452,7 milhões e R\$1.560,4 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.

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 32,8%, 21,1% e 24,4%, nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019, 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 2021	R\$ 3,32	43,3%
31 de dezembro de 2020	R\$ 2,32	-9,5%
31 de dezembro de 2019	R\$ 2,56	0,4%

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 3,0% e 25,0%. 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 2021 e 31 de dezembro de 2020, tínhamos 78 e 69 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. 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.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

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

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

O custo com materiais de manutenção e reparo consistem em manutenção leve (preventiva) e eventos de reparo. Nossa frota é mais jovem do que a dos nossos principais concorrentes, com uma idade média de 8,8 anos, 8,3 anos e 5,8 anos em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019, respectivamente. Em 2020, incluímos as aeronaves Cessna que operam na Azul Conecta⁵, elevando a média da idade da nossa frota. Se excluirmos as 17 aeronaves Cessna, a idade média cai para 6,6 anos. 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, que será divulgado até 31 de maio de 2022.

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 2021, 2020 e 2019, 15,9%, 26,7% e 100% 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 2021 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 16,0%, 4,6% e 31,7% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019. A margem EBITDA de 2021 apresentou uma recuperação em relação à margem EBITDA de 2020, que foi afetada pela pandemia de COVID-19, 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 2021:

Aeronaves no encerramento do período em	Cidades Atendidas	Funcionários	Próprias	Arrendadas	Total
31 de dezembro de 2008 ⁽¹⁾	3	712	3	2	5
31 de dezembro de 2009 ⁽¹⁾	17	1.535	8	6	14

⁵ A Azul Conecta é uma companhia aérea doméstica brasileira com sede em Jundiaí. Fundada em 2013, ela oferece serviço regular de passageiros e cargas para 39 destinos no Brasil, dos quais apenas três destinos regionais são atendidos pela Azul. A Azul Conecta também possui 14 slots na pista auxiliar de Congonhas, um aeroporto de localização estratégica por estar próximo aos distritos comerciais de São Paulo. Atualmente, dois de nossos maiores concorrentes, Gol e LATAM, controlam a maioria dos voos em Congonhas. A frota de 17 aeronaves Cessna Caravan da TwoFlex, um turboélice regional versátil e eficiente com capacidade para nove passageiros.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

31 de dezembro de 2010 ⁽¹⁾	28	2.940	14	13	27
31 de dezembro de 2011 ⁽¹⁾	43	4.329	22	27	49
31 de dezembro de 2012 ^{(1) (2)}	100	8.914	50	74	124
31 de dezembro de 2013 ⁽¹⁾	103	9.848	56	81	137
31 de dezembro de 2014 ⁽¹⁾	106	10.501	46	107	153
31 de dezembro de 2015 ⁽¹⁾	102	10.533	46	106	152
31 de dezembro de 2016 ^{(1) (3)}	102	10.311	39	100	139
31 de dezembro de 2017 ^{(1) (3)}	104	10.878	27	120	147
31 de dezembro de 2018 ^{(1) (3)}	110	11.807	20	123	143
31 de dezembro de 2019 ⁽³⁾	116	13.189	19	147	166
31 de dezembro de 2020 ⁽⁴⁾	112	11.108	34	158	192
31 de dezembro de 2021 ⁽⁵⁾	147	12.485	37	155	192

⁽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.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais**Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:**

(em milhares de reais)					
Em 31 de dezembro de	2021	AV (%)	2020	AV (%)	Variação Percentual
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	8.811.044	88,3%	5.039.607	87,7%	74,8%
Outras receitas	1.164.685	11,7%	704.519	12,3%	65,3%
Receita líquida	9.975.729	100,0%	5.744.126	100,0%	73,7%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	3.257.223	32,7%	1.508.750	26,3%	115,9%
Salários e benefícios	1.748.441	17,5%	1.426.636	24,8%	22,6%
Tarifas aeroportuárias	677.653	6,8%	465.606	8,1%	45,5%
Prestação de serviços de tráfego	389.349	3,9%	288.327	5,0%	35,0%
Comerciais e publicidade	404.137	4,1%	329.829	5,7%	22,5%
Materiais de manutenção e reparo	546.647	5,5%	464.566	8,1%	17,7%
Depreciação e amortização	1.544.333	15,5%	1.805.553	31,4%	-14,5%
Outras despesas operacionais, líquidas	1.353.151	13,6%	853.938	14,9%	58,5%
	(9.920.934)	-99,5%	(7.143.205)	-124,4%	38,9%
Lucro operacional	54.795	0,5%	(1.399.079)	-24,4%	na
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	154.280	1,5%	60.298	1,0%	155,9%
Despesas financeiras	(3.838.243)	-38,5%	(3.269.941)	-56,9%	17,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	864.184	8,7%	(1.452.116)	-25,3%	na
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(1.443.046)	-14,5%	(4.302.540)	-74,9%	-66,5%
	(4.262.825)	-42,7%	(8.964.299)	-156,1%	-52,4%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	(5.173)	-0,1%	(713.833)	-12,4%	-99,3%
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(4.213.203)	-42,2%	(11.077.211)	-192,8%	-62,0%
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	0,0%	(11)	0,0%	-
Imposto de renda e contribuição social diferido	-	0,0%	242.516	4,2%	-
Lucro (prejuízo) líquido do período	(4.213.203)	-42,2%	(10.834.706)	-188,6%	-61,1%

Resultado operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a Companhia reportou um lucro operacional de R\$54,8 milhões, comparado com um prejuízo operacional de R\$1.399,1 milhões no mesmo período em 2019. Esse resultado se deve principalmente: (i) à reconstrução gradual da malha, encerrando o ano com um aumento na demanda de passageiros durante 2021 de 52,4% comparado com o mesmo período do ano anterior; e (ii) à melhoria na eficiência operacional, com uma redução do CASK *ex-fuel* de 24,6% em 2021, quando comparado ao mesmo período de 2020.

O prejuízo líquido foi de R\$4.213,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, comparado com um prejuízo líquido de R\$10.834,7 milhões no mesmo período em 2020, principalmente devido a (i) variações monetárias e cambiais líquidas de R\$1.443,0 milhões que em sua maioria não tem impacto caixa, e (ii) despesas financeiras de R\$3.838,2 milhões principalmente relacionadas a juros de arrendamento e outros juros sobre empréstimos e provisões.

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 2021 e no mesmo período em 2020:

Exercício findo em 31 de dezembro de	2021	2020	Variação Percentual
Transporte de passageiros	28,07	24,95	12,5%
Outras receitas	3,71	3,45	7,4%
Receita líquida	31,78	28,41	11,9%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais(1):			
Combustível de aviação	10,38	7,4	40,3%
Salários e benefícios	5,57	7,0	-20,4%
Tarifas aeroportuárias	2,16	2,3	-5,4%
Prestação de serviços de tráfego	1,24	1,4	-12,3%

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Comerciais e publicidade	1,29	1,6	-20,4%
Materiais de manutenção e reparo	1,74	2,2	-21,0%
Depreciação e amortização	4,92	8,5	-41,9%
Outras despesas operacionais	4,34	5,2	-16,5%
Total das despesas operacionais	31,63	35,57	-11,1%

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

Receita Líquida. A receita líquida cresceu 73,7%, ou R\$4.231,6 milhões, de R\$5.774,1 milhões em 2021 para R\$9.975,1 milhões no mesmo período em 2020, devido ao aumento de 74,8% na receita de passageiros com a retomada gradual da malha, e pelo aumento de 65,3% em cargas e outras receitas.

Transporte de Passageiros. O aumento de R\$3.771,4 milhões, ou 74,8%, na receita de transporte de passageiros no período no exercício de 2021 quando comparado com o mesmo período em 2020 deve-se principalmente ao crescimento de 52,4% nos RPKs, como resultado da retomada da demanda de passageiros.

Cargas e outras receitas. O aumento de R\$460,2 milhões, ou 65,3% durante 2021 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2020 está relacionada principalmente com o aumento na receita proveniente do transporte de cargas. O bom desempenho de nosso negócio de cargas refletiu o aumento da demanda de clientes pessoas físicas e empresas por entregas de pacotes, compras online, sendo um comportamento potencializado em decorrência da pandemia do COVID-19 e também reflete a estratégia de conectividade da Azul Cargo. A maior parte do aumento observado foi impulsionado pela ampla expansão em todos os segmentos e áreas geográficas de nosso mercado de cargas, especialmente nosso negócio de comércio eletrônico. Também observamos um aumento de 127,1% nas receitas da Azul Viagens, nossa unidade de negócios que comercializa pacotes de viagens, no exercício findo em 31 de dezembro de 2021 em comparação com o mesmo período de 2020.

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	2021	2020	Varição Percentual
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	8.811.044	5.039.607	74,8%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	31.386	20.395	53,9%
Taxa de ocupação (%)	79,2%	80,0%	-1,0%
Receita de passageiros por ASK (centavos)	28,07	24,95	12,5%
Receita operacional por ASK (centavos)	31,78	28,41	11,9%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	35,46	31,20	13,6%
Número de decolagens	245.102	158.070	55,1%
Horas-bloco	409.424	266.881	53,4%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram R\$2.777,7 milhões ou 38,9%, de R\$7.143,2 milhões em 2020 para R\$9.920,9 milhões no mesmo período em 2021, devido principalmente: (i) à retomada gradual da malha, que levou a um aumento de 53,9% na capacidade, resultando em maiores despesas variáveis; (ii) ao aumento no custo de combustíveis em 115,9%, além da (iii) desvalorização média de 4,6% do real em relação ao dólar durante o exercício de 2021, em comparação com o mesmo período de 2020, o que aumentou as despesas denominadas em dólares.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível cresceu 115,9%, ou R\$1.748,5 milhões em 2021 comparado com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido: (i) ao aumento de 53,9% na capacidade; e (ii) ao aumento de 43,3% no preço do combustível por litro. Em termos de ASK, combustível de aviação aumentou 40,3%.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios elevaram 22,6%, ou R\$321,8 milhões em 2021 em comparação com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido ao aumento de 12,4% no total de funcionários, devido a maiores custos fixos com salários e benefícios de nossos acordos trabalhistas e maior capacidade, parcialmente compensados pelo menor impacto contábil não-caixa de incentivos de longo prazo, impulsionado pela redução no preço das ações e a volatilidade correspondente, a ser realizada ao longo de 6 a 10 anos. Em termos de ASK, a despesa com salários e benefícios reduziu 20,4% comparado ao mesmo período do ano anterior.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 45,5%, ou R\$212,0 milhões, em 2021 comparado com o mesmo período de 2020, principalmente devido ao aumento de 55,1% nas decolagens, em decorrência da retomada gradual da nossa malha. Em termos de ASK, o custo com tarifas aeroportuárias reduziu 5,4%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego cresceram 35,0%, ou R\$101,0 milhões em 2021 comparado com o mesmo período em 2020 devido principalmente ao aumento de 53,9% nos ASKs, em decorrência da retomada gradual da nossa malha. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 12,3%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 22,5%, ou R\$74,3 milhões, em 2021 comparado com o mesmo período de 2020, devido ao aumento de 74,8% na receita de passageiros, resultando em uma elevação nas despesas com taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens e pelo aumento de 65,3% na receita de cargas, resultando em um aumento de despesa com comissões de agentes. As despesas com vendas e marketing por ASKs reduziram 20,4% quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 17,7%, ou R\$82,1 milhões em 2021 comparado com o mesmo período de 2020 devido principalmente (i) à depreciação média de 4,6% do real em relação ao dólar durante 2021 em comparação com o mesmo período de 2020, e (ii) ao aumento de 55,1% nas decolagens, em decorrência da retomada gradual da nossa malha. Em termos de ASK, os custos com materiais de manutenção e reparo reduziram 23,5% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos reduziram 14,5% ou R\$261,2 milhões, em 2021 comparado com o mesmo período de 2020 devido principalmente à redução de direito de uso de ativos, resultado da renegociação de contratos de arrendamento com arrendadores em 2020, parcialmente compensados pelo aumento no tamanho de nossa frota. Em termos de ASK, depreciação e amortização reduziram 44,4% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 58,5% ou R\$499,2 milhões, em 2021 comparado com o mesmo período em 2020, devido principalmente a despesas relacionadas ao crescimento do nosso negócio de logística, aluguel de motores, e (ii) à depreciação média de 4,6% do real em relação ao dólar durante 2021 em comparação com o mesmo período de 2020. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais aumentaram em 3,0% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira cresceu 155,9%, ou R\$94,0 milhões em 2021 comparado com 2020, principalmente devido ao aumento do CDI médio do período, passando de 2,8% em 2020 para 4,4% no mesmo período em 2021.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 17,4%, ou R\$568,3 milhões em 2021 comparado com o mesmo período de 2020 principalmente devido aumento de R\$864,5 nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves ante às renegociações contratuais que resultou em um aumento da taxa de desconto e a depreciação média de 4,6% do real frente ao dólar durante o período, quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho com instrumentos financeiros derivativos utilizados para a proteção de nossa exposição à variação no preço de combustíveis e pagamentos de dívidas em moeda estrangeira de R\$864,2 milhões em 2021 comparado ao prejuízo de R\$1.452,1 milhões no mesmo período do ano anterior principalmente devido a ganhos não realizadas relacionadas a contratos de hedge de combustível resultantes da forte elevação dos preços dos combustíveis como resultado da retomada na demanda por petróleo bruto.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O efeito líquido da conversão de nossos ativos e passivos monetários quando remensurados para reais totalizou em uma perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas de R\$1.443,0 milhões em 2021 comparado com um prejuízo de R\$4.302,5 milhões no mesmo período do ano anterior, em razão da depreciação do real frente ao dólar de 4,6% entre 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2021, resultando em um aumento de nossos arrendamentos capitalizados e endividamento em moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Em 2021 registramos uma perda líquida de R\$5,2 milhões decorrente de operações com partes relacionadas, comparado com um prejuízo de R\$713,8 milhões no mesmo período em 2020, principalmente devido à uma perda de R\$637,6 milhões reconhecida em 2020 em decorrência da eliminação do direito de conversão dos *bonds* da TAP.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente em 2021 foi compensado por benefícios sobre prejuízos fiscais e diferenças, comparado a uma despesa de R\$11 mil no mesmo período em 2020, principalmente devido aos prejuízos fiscais acumulados.

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 comparado com um crédito de R\$242,5 milhões no mesmo período em 2020, principalmente devido aos prejuízos fiscais acumulados.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

(em milhares de reais)

Exercício findo em 31 de dezembro de	2020	AV (%)	2019	AV (%)	Variação Percentual
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	5.039.607	87,7%	10.907.889	95,3%	-53,8%
Outras receitas	704.519	12,3%	534.428	4,7%	31,8%
Receita líquida	5.744.126	100,0%	11.442.317	100,0%	-49,8%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	1.508.750	26,3%	3.085.603	27,0%	-51,1%
Salários e benefícios	1.426.636	24,8%	1.868.402	16,3%	-23,6%
Tarifas aeroportuárias	465.606	8,1%	724.971	6,3%	-35,8%
Prestação de serviços de tráfego	288.327	5,0%	476.481	4,2%	-39,5%
Comerciais e publicidade	329.829	5,7%	444.079	3,9%	-25,7%
Materiais de manutenção e reparo	464.566	8,1%	354.105	3,1%	31,2%
Depreciação e amortização	1.805.553	31,4%	3.670.884	32,1%	-50,8%
Outras despesas operacionais, líquidas	853.938	14,9%	2.013.192	17,6%	-57,6%
	(7.143.205)	-124,4%	(12.637.717)	-110,4%	-43,5%
Lucro (prejuízo) operacional	(1.399.079)	-24,4%	(1.195.400)	-10,4%	17,0%
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	60.298	1,0%	72.071	0,6%	-16,3%
Despesas financeiras	(3.269.941)	-56,9%	(1.329.524)	-11,6%	145,9%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	(1.452.116)	-25,3%	325.451	2,8%	na
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(4.302.540)	-74,9%	(391.905)	-3,4%	997,9%
	(8.964.299)	-156,1%	(1.323.907)	-11,6%	577,1%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	(713.833)	-12,4%	(16.958)	-0,1%	4109,4%
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(11.077.211)	-192,8%	(2.536.265)	-22,2%	336,8%
Imposto de renda e contribuição social corrente	(11)	0,0%	(2.228)	0,0%	-99,5%
Imposto de renda e contribuição social diferido	242.516	4,2%	135.407	1,2%	79,1%
Prejuízo do exercício	(10.834.706)	-188,6%	(2.403.086)	-21,0%	350,9%

Resultado operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$1.399,1 milhões, comparado com R\$1.195,4 milhões no mesmo período em 2019. Esse resultado se deve principalmente: (i) à pandemia do COVID-19, que levou a uma redução de 43,1% na demanda de passageiros durante 2020 em comparação com o mesmo período do ano anterior; e (ii) à depreciação média de 30,7% do real em relação ao dólar no período quando comparado ao mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares.

O prejuízo líquido foi de R\$10.834,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, comparado com um prejuízo líquido de R\$2.403,1 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido a: (i) variações monetárias e cambiais líquidas de R\$4.302,5 milhões que em sua maioria não tem impacto caixa; e (ii) perdas com instrumentos financeiros derivativos de R\$1.452,1 milhões principalmente devido a contratos não realizados de hedge de combustível.

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 2020 e no mesmo período em 2019:

(por ASK em centavos de R\$)

Exercício findo em 31 de dezembro de	2020	2019	Variação Percentual
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	24,95	30,41	-18%
Outras receitas	3,45	1,49	132%
Receita líquida	28,41	31,90	-11%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais(1):			

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Combustível de aviação	7,40	8,60	-14%
Salários e benefícios	7,00	5,21	34%
Tarifas aeroportuárias	2,28	2,02	13%
Prestação de serviços de tráfego	1,41	1,33	6%
Comerciais e publicidade	1,62	1,24	31%
Materiais de manutenção e reparo	2,21	0,78	181,0%
Depreciação e amortização	8,46	4,44	90,8%
Outras despesas operacionais	5,20	2,62	98,6%
Total das despesas operacionais	35,57	26,24	35,6%

(1) Ajustado por eventos não-recorrentes de R\$62,5 em 2020 e R\$3,2 bilhões em 2019.

Receita Líquida. A receita líquida reduziu 49,8%, ou R\$5.698,2 milhões, de R\$11.442,3 milhões em 2019 para R\$5.744,1 milhões no mesmo período em 2020, devido à redução de 53,8% na receita de passageiros devido à pandemia do COVID-19, parcialmente compensado pelo aumento de 31,8% em cargas e outras receitas.

Transporte de Passageiros. A redução de R\$5.868,3 milhões, ou 53,8%, na receita de transporte de passageiros no período no exercício de 2020 quando comparado com o mesmo período em 2019 deve-se principalmente à redução de 45,5% nos RPKs, como resultado da redução da demanda de passageiros devido à pandemia de COVID-19.

Cargas e outras receitas. O aumento de R\$170,1 milhões, ou 31,8% durante 2020 em cargas e outras receitas quando comparado ao mesmo período de 2019 está relacionada principalmente com o aumento na receita proveniente do transporte de cargas. O bom desempenho de nosso negócio de cargas refletiu o aumento da demanda de clientes pessoas físicas e empresas por entregas de pacotes, compras online e suprimentos médicos em decorrência do distanciamento social e das medidas adotadas pelas autoridades locais, bem como hesitação de empresas e clientes em se envolverem pessoalmente com compras e outras atividades em decorrência da pandemia do COVID-19 e também reflete uma redução na capacidade de transporte de cargas em voos comerciais no Brasil. A maior parte do aumento observado foi impulsionado pela ampla expansão em todos os segmentos e áreas geográficas de nosso mercado de cargas, especialmente nosso negócio de comércio eletrônico. Também observamos uma redução de 48,1% nas receitas da Azul Viagens, nossa unidade de negócios que comercializa pacotes de viagens, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019.

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

Exercício findo em 31 de dezembro de	2020	2019	Variação Percentual
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R\$ 5.039,607	R\$10.907,889	-53,8%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	20.395	35.868	-43,1%
Taxa de ocupação (%)	80,0%	83,5%	-3,5p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos)	24,95	30,41	-18,0%
Receita operacional por ASK (centavos)	28,41	31,90	-11,0%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	31,20	36,43	-14,4%
Número de decolagens	158.070	295.354	-46,5%
Horas-bloco	266.881	495.362	-46,1%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais reduziram R\$5.494,5 milhões ou 43,5%, de R\$12.637,7 milhões em 2019 para R\$7.143,2 milhões no mesmo período em 2020, devido principalmente à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução de 43,1% na capacidade, resultando em menores despesas variáveis e iniciativas de redução de custos, parcialmente compensadas pela desvalorização média de 30,7% do real em relação ao dólar durante o exercício de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível reduziu 51,1%, ou R\$1.576,9 milhões em 2020 comparado com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido: (i) à diminuição de 43,1% na capacidade; e (ii) à queda de 9,5% no preço do combustível por litro. Em termos de ASK, combustível de aviação reduziu 14,0%.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios reduziram 23,6%, ou R\$441,8 milhões em 2020 em comparação com o mesmo período no ano anterior, principalmente devido a custos fixos menores com salários e benefícios de nossos acordos trabalhistas e menor capacidade, parcialmente compensados pelo maior impacto contábil não-caixa de incentivos de longo prazo, impulsionado pelo

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

aumento no preço das ações e a volatilidade correspondente, a ser realizada ao longo de 6 a 10 anos. Em termos de ASK, a despesa com salários e benefícios aumentou 34,3% comparado ao mesmo período do ano anterior.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias reduziu 35,8%, ou R\$259,4 milhões, em 2020 comparado com o mesmo período de 2019, principalmente devido à redução de 46,5% nas decolagens, em decorrência da pandemia do COVID-19. Em termos de ASK, o custo com tarifas aeroportuárias aumentou 13,0%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego reduziram 39,5%, ou R\$188,2 milhões em 2020 comparado com o mesmo período em 2019 devido principalmente à redução de 43,1% nos ASKs, em decorrência da pandemia do COVID-19. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego aumentaram 6,0%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade reduziram 25,7%, ou R\$114,3 milhões, em 2020 comparado com o mesmo período de 2019, devido à redução de 53,8% na receita de passageiros, resultando em uma queda nas despesas com taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens, parcialmente compensado pelo aumento de 38,4% na receita de cargas, resultando em um aumento de despesa com comissões de agentes. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram 30,6% quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 31,2%, ou R\$110,5 milhões em 2020 comparado com o mesmo período de 2019 devido principalmente: (i) à depreciação média de 30,7% do real em relação ao dólar durante 2020 em comparação com o mesmo período de 2019; e (ii) eventos adicionais de manutenção realizados no ano de 2020 para a retomada da operação, que haviam sido postergados anteriormente. Em termos de ASK, os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 179,7% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos reduziram 50,8% ou R\$1.865,3 milhões, em 2020 comparado com o mesmo período de 2019 devido principalmente à redução de direito de uso de ativos, resultado da renegociação de contratos de arrendamento com arrendadores no ano. Em termos de ASK, depreciação e amortização aumentaram 87,6% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas reduziram 57,6% ou R\$1.159,3 milhões, em 2020 comparado com o mesmo período em 2019, principalmente devido às despesas não recorrentes em 2019 de R\$1,1 bilhão relacionadas com o *impairment* das aeronaves, ante a renovação da nossa frota, incluindo a baixa de estoques e peças de reposição, perdas esperadas com a venda de aeronaves e taxas de rescisão contratual. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais aumentaram em 97,6% quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 16,3%, ou R\$11,8 milhões em 2020 comparado com 2019, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 5,9% em 2019 para 2,8% no mesmo período em 2020.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 145,9%, ou R\$1.940,4 milhões em 2020 comparado com o mesmo período de 2019 principalmente devido ao: (i) aumento de R\$755,4 milhões referentes aos juros e efeito não-caixa da marcação a mercado do direito de conversão sobre as debêntures conversíveis em ações; e (ii) aumento de R\$763,1 nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves ante às renegociações contratuais que resultou em um aumento da taxa de desconto e a depreciação média de 30,7% do real frente ao dólar durante o período, quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um prejuízo com instrumentos financeiros derivativos utilizados para a proteção de nossa exposição à variação no preço de combustíveis e pagamentos de dívidas em moeda estrangeira de R\$1.452,1 milhões em 2020 comparado ao ganho de R\$325,5 milhões no mesmo período do ano anterior principalmente devido a perdas não realizadas relacionadas a contratos de hedge de combustível resultantes da forte queda dos preços dos combustíveis como resultado dos impactos da pandemia do COVID-19 na demanda por petróleo bruto.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O efeito líquido da conversão de nossos ativos e passivos monetários quando remensurados para reais totalizou em uma perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas de R\$4.302,5 milhões em 2020 comparado com um prejuízo de R\$391,9 milhões no mesmo período do ano anterior, em razão da depreciação do real frente ao dólar de 30,7% entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2020, resultando em um aumento de nossos arrendamentos capitalizados e endividamento em moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Em 2020 registramos uma perda líquida de R\$713,8 milhões decorrente de operações com partes relacionadas, comparado com um prejuízo de R\$16,9 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido à uma perda de R\$637,6 milhões em decorrência da eliminação do direito de conversão dos *bonds* da TAP.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente em 2020 totalizou uma despesa de R\$11 mil, comparado a uma despesa de R\$2.228 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido à transferência do *bond* da TAP para uma das nossas subsidiárias.

Imposto de renda e contribuição social diferido. O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R\$242,5 milhões em 2020 comparado com um crédito de R\$135,4 milhões no mesmo período em 2019, principalmente em razão da reversão de diferenças temporárias relacionadas com o *bond* da TAP.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Em 31 de dezembro de	2019	AV (%)	2018	AV (%)	Varição Percentual
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	10.907.889	95,3%	8.670.132	95,7%	25,8%
Outras receitas	534.428	4,7%	386.932	4,3%	38,1%
Receita líquida	11.442.317	100,0%	9.057.064	100,0%	26,3%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	3.085.603	27,0%	2.644.261	29,2%	16,7%
Salários e benefícios	1.868.402	16,3%	1.413.017	15,6%	32,2%
Tarifas aeroportuárias	724.971	6,3%	592.100	6,5%	22,4%
Prestação de serviços de tráfego	476.481	4,2%	395.394	4,4%	20,5%
Comerciais e publicidade	444.079	3,9%	368.663	4,1%	20,5%
Materiais de manutenção e reparo	354.105	3,1%	250.105	2,8%	41,6%
Depreciação e amortização	3.670.884	32,1%	1.284.050	14,2%	185,9%
Outras despesas operacionais, líquidas	2.013.192	17,6%	915.851	10,1%	119,8%
	(12.637.717)	-110,4%	(7.863.441)	-86,8%	60,7%
Lucro operacional	(1.195.400)	-10,4%	1.193.623	13,2%	na
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	72.071	0,6%	74.522	0,8%	-3,3%
Despesas financeiras	(1.329.524)	-11,6%	(1.094.828)	-12,1%	21,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	325.451	2,8%	298.094	3,3%	9,2%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(391.905)	-3,4%	(1.306.064)	-14,4%	-70,0%
	(1.323.907)	-11,6%	(2.028.276)	-22,4%	-34,7%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	(16.958)	-0,1%	381.725	4,2%	na
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(2.536.265)	-22,2%	(452.928)	-5,0%	460,0%
Imposto de renda e contribuição social corrente	(2.228)	0,0%	(11.224)	-0,1%	403,8%
Imposto de renda e contribuição social diferido	135.407	1,2%	(171.581)	-1,9%	-226,7%
Lucro (prejuízo) líquido do período	(2.403.086)	-21,0%	(635.733)	-7,0%	278,0%

Resultado operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a Companhia reportou um prejuízo operacional de R\$1.195,4 milhões, comparado com um lucro operacional de R\$1.193,6 milhões em 2018. Esse resultado foi impulsionado principalmente por um aumento de 26,3% na receita resultante do aumento de 22,2% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução de aeronaves de próxima geração em nossa frota, que são mais eficientes em termos de consumo de combustível e têm um CASK menor, parcialmente compensado: (i) por eventos não-recorrentes no total de R\$3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E-Jets, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota; (ii) pela reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019; e (iii) pela depreciação média de 8,0% do real em relação ao dólar em 2019 em comparação a 2018, o que aumentou as despesas denominadas em dólares. Excluindo o impacto de eventos não-recorrentes, o lucro operacional seria de R\$2.031,4 milhões em 2019, representando uma margem operacional de 17,8%.

O prejuízo líquido foi de R\$2.403,1 milhões no exercício de 2019, comparado com um prejuízo líquido de R\$635,7 milhões no exercício de 2018. Excluindo o impacto dos efeitos não-recorrentes, o lucro líquido de 2019 foi de R\$823,7 milhões.

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais ajustados pelo efeito dos eventos não-recorrentes de R\$3.226,8 milhões em 2019 e R\$226,3 milhões em 2018, com base em ASK nos períodos indicados:

(por ASK em centavos de R\$)			
Exercício findo em 31 de dezembro de	2019	2018	Varição Percentual
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	30,41	29,54	3,0%
Outras receitas	1,49	1,32	13,0%
Receita líquida	31,90	30,86	3,4%
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais(1):			
Combustível de aviação	8,60	9,01	-4,5%
Salários e benefícios	5,21	4,81	8,2%
Tarifas aeroportuárias	2,02	2,02	0,2%
Prestação de serviços de tráfego	1,33	1,35	-1,4%
Comerciais e publicidade	1,24	1,26	-1,4%

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Materiais de manutenção e reparo	0,78	0,81	-3,4%
Depreciação e amortização	4,44	4,37	1,4%
Outras despesas operacionais	2,62	2,39	9,5%
Total das despesas operacionais	26,24	26,02	0,8%

(1) Ajustado por eventos não-recorrentes de R\$3,2 bilhões em 2019 e R\$226,3 milhões em 2018.

Receita Líquida. A receita líquida aumentou 26,3% ou R\$2.385,3 milhões de R\$9.057,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R\$11.442,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, devido ao: (i) aumento de 25,8% na receita de transporte de passageiros; e (ii) crescimento de 38,1% em cargas e outras receitas.

Transporte de Passageiros. O aumento de R\$2.237,8 milhões ou 25,8% na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 quando comparado com o mesmo período de 2018 deve-se principalmente: (i) ao aumento de 23,9% nos RPKs, reflexo do aumento de 22,2% nos ASKs; e (ii) ao aumento de 3,0% no PRASK devido às altas taxas de ocupação, *yields* e receitas auxiliares.

Cargas e outras receitas. O aumento de R\$147,5 milhões ou 38,1% em cargas e outras receitas está relacionada principalmente com o aumento de 45% na receita proveniente do transporte de cargas.

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

Exercício findo em 31 de dezembro de	2019	2018	Variação Percentual
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R\$ 10.907,89	R\$8.670,13	25,8%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	35.868	29.353	22,2%
Taxa de ocupação (%)	83,5%	82,3%	1,2p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos)	30,41	29,54	3,0%
Receita operacional por ASK (centavos)	31,90	30,86	3,4%
<i>Yield</i> por passageiro/quilômetro (centavos)	36,43	35,89	1,5%
Número de decolagens	295.354	262.312	12,6%
Horas-bloco	495.362	433.945	14,2%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram R\$4.774,3 milhões, de R\$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R\$12.637,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, devido principalmente: (i) a eventos não-recorrentes no total de R\$3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E-Jets, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota; (ii) à reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019; e (iii) à depreciação média de 8,0% do real em relação ao dólar em 2019 em comparação a 2018, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves mais eficientes no consumo de combustível na frota.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível aumentou 16,7% ou R\$441,3 milhões em 2019 comparado com o mesmo período em 2018, principalmente devido: (i) ao aumento de 14,2% nas horas bloco; e (ii) ao aumento de 0,4% no preço do combustível por litro, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves mais eficientes em nossa frota. Em termos de ASK, combustível de aviação reduziu 4,5%.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 32,2% ou R\$455,4 milhões em 2019 comparado com o mesmo período em 2018, devido: (i) ao aumento no número de tripulantes de 11.807 em 2018 para 13.189 em 2019, relacionado principalmente com o aumento de 22% na capacidade; e (ii) à remuneração da folha de pagamento em 20% desde janeiro de 2019. Em termos de ASK, a despesa com salários e benefícios aumentou 8,2%.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 22,4% ou R\$132,9 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 principalmente devido ao aumento de 22,2% nos ASKs. Em termos de ASK, o custo com tarifas aeroportuárias aumentou 0,2%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 20,5% ou R\$81,1 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente: (i) ao crescimento de 22,2% nos ASKs, o que levou ao aumento de 19,7% no número de passageiros; e (ii) ao aumento nos voos internacionais, os quais possuem maiores despesas de *catering* que os voos domésticos. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 1,4%.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 20,5% ou R\$75,4 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018, em linha com um aumento na receita de passageiros, que resultou em maiores taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens. As despesas com vendas e marketing por ASKs reduziram 1,4%.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo aumentaram 41,6% ou R\$104,0 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente: (i) a uma provisão de R\$72,5 milhões relacionada com a manutenção dos *E-Jets* que sairão de nossa frota; e (ii) a um número maior de aeronaves em nossa frota, o que resulta em um aumento nas taxas de manutenção e reparo. Em termos de ASK, os custos com materiais de manutenção e reparo ajustados pelos eventos não-recorrentes reduziram 3,4%.

Depreciação, amortização e impairment. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram R\$2.386,8 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018 devido principalmente: (i) ao *impairment* de R\$2,1 bilhões relacionada com a diferença entre o valor contábil e o valor esperado recuperável de nossos *E-Jets*; (ii) uma adição líquida de 23 aeronaves na frota durante 2019; e (iii) um aumento na capitalização dos eventos de manutenção pesada. Em termos de ASK, depreciação e amortização ajustados pelos eventos não-recorrentes aumentaram 1,4%.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram R\$1.097,3 milhões em 2019 comparado com o mesmo período de 2018, principalmente devido: (i) às despesas não-recorrentes de R\$1,1 bilhão relacionadas com a saída dos *E-Jets* de nossa frota, incluindo a baixa de estoques e peças de reposição, perdas esperadas com a venda de aeronaves e taxas de rescisão contratual; (ii) ao aumento nas despesas relacionadas com treinamento e acomodação relacionadas com o nosso crescimento; (iii) ao aumento de despesas de TI; e (iv) ao aumento da quantidade de contingências de voo. Quando analisado por ASK, as outras despesas operacionais ajustadas pelos eventos não-recorrentes aumentaram em 13,2%.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 3,3% ou R\$2,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o mesmo período de 2018, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 6,4% em 2018 para 5,9% em 2019.

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 21,4% ou R\$234,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com o mesmo período de 2018 principalmente devido ao aumento nas despesas de juros relacionadas com o arrendamento de aeronaves como resultado da adição líquida de 23 aeronaves em nosso balanço durante os últimos doze meses e da depreciação de 8,0% do real em 2019 comparado com o mesmo período em 2018.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho com instrumentos financeiros de R\$325,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019. No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 tivemos um ganho de R\$298,1 milhões. Esta linha reflete o impacto de: (i) instrumentos derivativos expressos em dólares usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares; e (ii) instrumentos derivativos de combustível de aviação usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. A perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas, realizadas e não realizadas foi de R\$391,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 em comparação com uma perda de R\$1.306,1 milhões no mesmo período em 2018, em razão da depreciação do real frente ao dólar de 8,0% entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019, resultando em um aumento da dívida em moeda estrangeira.

Resultado de transações com partes relacionadas, líquido. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, registramos uma perda líquida de R\$17,0 milhões decorrente de operações com partes relacionadas comparado com o ganho de R\$381,7 milhões no mesmo período em 2018. A perda em 2019 refere-se principalmente à atualização do valor justo do título da TAP, que na época era conversível em 41,25% do valor econômico da companhia aérea portuguesa.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 totalizou uma despesa de R\$2,2 milhões, principalmente devido à apuração de lucro tributável na controladora. No mesmo período em 2018 registramos uma despesa de R\$11,2 milhões devido à apuração de lucro tributável na controladora.

Imposto de renda e contribuição social diferido. O crédito relacionado com o imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R\$135,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 comparado com uma despesa de R\$171,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente em razão das diferenças temporárias reconhecidas em 2019.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais**Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:**

(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)

	31 de dezembro 2021	% do ativo	31 de dezembro 2020	% do ativo	Var.
Ativo Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	3.073.799	16,6%	3.064.815	19,4%	0,3%
Aplicações financeiras	1.430	0,0%	91.819	0,6%	-98,4%
Aplicações financeiras vinculadas	-	0,0%	-	0,0%	-
Contas a receber	997.893	5,4%	875.382	5,5%	14,0%
Arrendamento a receber	76.199	0,4%	123.455	0,8%	-38,3%
Estoques	571.924	3,1%	402.587	2,5%	42,1%
Disponível para a venda	-	0,0%	-	0,0%	-
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	410.912	2,2%	318.460	2,0%	29,0%
Tributos a recuperar	109.699	0,6%	133.706	0,8%	-18,0%
Instrumentos financeiros derivativos	83.177	0,4%	79.216	0,5%	5,0%
Despesas antecipadas	109.699	0,6%	133.706	0,8%	-18,0%
Outros ativos	276.890	1,5%	108.944	0,7%	154,2%
Total do ativo circulante	5.846.336	31,5%	5.417.423	34,3%	7,9%
Aplicações financeiras não circulante	906.719	4,9%	854.462	5,4%	6,1%
Arrendamento a receber	197.999	1,1%	189.482	1,2%	4,5%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.553.507	8,4%	1.235.582	7,8%	25,7%
Instrumentos financeiros derivativos	270.640	1,5%	349.093	2,2%	-22,5%
Despesas antecipadas	313.365	1,7%	18.192	0,1%	1622,5%
Tributos a recuperar	-	0,0%	-	0,0%	-
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Outros ativos	126.100	0,7%	149.508	0,9%	-15,7%
Imobilizado e direito de uso	7.960.769	43,0%	6.410.447	40,6%	24,2%
Intangível	1.358.038	7,3%	1.170.268	7,4%	16,0%
Total do ativo não circulante	12.687.137	68,5%	10.377.034	65,7%	22,3%
Total do ativo	18.533.473	100,0%	15.794.457	100,0%	17,3%
Passivo Circulante					
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	1.023.390	5,5%	858.332	5,4%	19,2%
Passivo de arrendamento	3.497.665	18,9%	2.272.349	14,4%	53,9%
Fornecedores	1.771.663	9,6%	2.238.668	14,2%	-20,9%
Fornecedores - Risco sacado	3.694	0,0%	157.801	1,0%	-97,7%
Reembolso a clientes	173.686	0,9%	221.342	1,4%	-21,5%
Transportes a executar	3.063.816	16,5%	2.488.872	15,8%	23,1%
Salários, provisões e encargos sociais	459.697	2,5%	400.371	2,5%	14,8%
Prêmios de seguros a pagar	92.793	0,5%	52.427	0,3%	77,0%
Tributos a recolher	127.685	0,7%	55.260	0,3%	131,1%
Programa de recuperação fiscal	69.691	0,4%	13.358	0,1%	421,7%
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	77.509	0,4%	173.769	1,1%	-55,4%
Provisões	977.103	5,3%	853.810	5,4%	14,4%
Outros passivos circulantes	371.856	2,0%	426.272	2,7%	-12,8%
Total do passivo circulante	11.710.248	63,2%	10.212.631	64,7%	14,7%
Não circulante					
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	8.995.341	48,5%	6.502.182	41,2%	38,3%
Passivo de arrendamento	11.392.910	61,5%	10.248.463	64,9%	11,2%
Fornecedores	563.502	3,0%	323.059	2,0%	74,4%
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	209.542	1,1%	247.265	1,6%	-15,3%
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Programa de recuperação fiscal	352.108	1,9%	108.519	0,7%	224,5%
Provisões	2.522.486	13,6%	1.988.665	12,6%	26,8%
Outros passivos não circulantes	1.120.334	6,0%	312.423	2,0%	258,6%
Total do passivo não circulante	25.156.223	135,7%	19.730.576	124,9%	27,5%
Patrimônio líquido					
Capital social (Nota 14)	2.290.876	12,4%	2.246.367	14,2%	2,0%
AFAC	120	0,0%	20.625	0,1%	-99,4%
Reserva de capital	1.946.472	10,5%	1.947.887	12,3%	-0,1%
Ações em tesouraria	(11.959)	-0,1%	(13.182)	-0,1%	-9,3%
Outros resultados abrangentes (Nota 14)	5.799	0,0%	655	0,0%	785,3%
Prejuízo acumulado	(22.564.306)	-121,7%	(18.351.102)	-116,2%	23,0%
	(18.332.998)	-98,9%	(14.148.750)	-89,6%	29,6%
Total do passivo e patrimônio líquido	18.533.473	100,0%	15.794.457	100,0%	17,3%

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou R\$3.064,8 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$3.073,8 milhões em 31 de dezembro de 2021, representando um aumento de R\$9,0 milhões. O saldo se manteve em linha com o ano anterior, mesmo depois de pagar mais de R\$2,1 bilhões em arrendamentos, empréstimos, diferimentos, juros e despesas de capital.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R\$91,8 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$1,4 milhão em 31 de dezembro de 2021. O saldo combinado das rubricas de caixa e equivalentes de caixa e de aplicações financeiras passaram de R\$3.156,6 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$3.075,2 milhões em 31 de dezembro de 2021. O saldo se manteve em linha com o ano anterior, mesmo depois de pagar mais de R\$2,1 bilhões em arrendamentos, empréstimos, diferimentos, juros e despesas de capital.

Contas a receber. O saldo passou de R\$875,4 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$997,9 milhões em 31 de dezembro de 2021, representando um aumento de 14,0%. Essa variação ocorreu principalmente pela recuperação gradual da demanda e à redução na antecipação de recebíveis em 2021.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R\$318,5 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$410,9 milhões em 31 de dezembro de 2021. Esse aumento ocorreu principalmente devido à retomada gradual da malha e pela desvalorização de 4,6% do real, uma vez que este saldo é dolarizado.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R\$854,5 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$906,7 milhões em 31 de dezembro de 2021. O aumento do saldo deve-se à redução do valor justo do *bond* da TAP.

Direito de uso – arrendamentos. O saldo passou de R\$4.088,6 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$5.508,9 milhões em 31 de dezembro de 2021. Esse aumento decorreu principalmente devido às renegociações contratuais realizadas com determinados arrendadores de aeronaves e motores, que resultaram na mudança do valor da contraprestação dos contratos de arrendamento que ocorreram no ano de 2020, parcialmente compensados pelo aumento no tamanho de nossa frota.

Imobilizado. O saldo passou de R\$1.799,7 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$1.961,2 milhões em 31 de dezembro de 2021, representando um aumento de R\$161,5 milhões. Tal elevação decorreu principalmente devido à maior aquisição de peças de reposição durante 2021.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R\$858,3 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$1.023,4 milhões em 31 de dezembro de 2021. Este aumento está principalmente com a depreciação do real frente ao dólar de 4,6% durante 2021 e com a conversão de parte de operações de hedge de combustível da Companhia em dívida local, operação realizada no ano de 2020.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R\$2.272,3 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$3.497,7 milhões em 31 de dezembro de 2021. Este aumento está principalmente relacionado com as modificações contratuais ocorridas durante o ano de 2020 e a depreciação média do real frente ao dólar de 4,6% durante 2021.

Fornecedores. O saldo passou de R\$2.238,7 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$1.771,7 milhões em 31 de dezembro de 2021, representando uma redução de 20,9%. Essa variação se deve à retomada do pagamento a fornecedores durante o ano de 2021, após renegociação dos prazos promovidos pela Companhia junto a seus parceiros para enfrentamento da crise econômica causada pela pandemia do COVID-19 durante o ano de 2020.

Transporte a executar. O saldo passou de R\$2.488,9 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$3.063,8 milhões em 31 de dezembro de 2021, representando um aumento de 23,1%. Essa variação ocorreu principalmente pela retomada gradual da demanda de passageiros, parcialmente compensada pela redução do prazo médio de utilização de 62 dias em 31 de dezembro de 2020 para 47 dias em 31 de dezembro de 2021.

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R\$173,8 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$77,5 milhões em 31 de dezembro de 2021. Esta variação se deve principalmente devido a flutuações nas posições de hedge de combustível.

Provisões. O saldo passou de R\$853,8 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$977,1 milhões em 31 de dezembro de 2021. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; e provisão para contrato oneroso.

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo não-circulante passou de R\$6.502,2 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$8.995,3 milhões em 31 de dezembro de 2021. Este aumento está principalmente relacionado com a emissão dos *Senior Notes* 2026 no valor de US\$600 milhões em junho de 2021, além da desvalorização de 4,6% do real frente ao dólar entre 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2021.

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R\$10.248,5 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$11.392,9 milhões em 31 de dezembro de 2021. Este aumento decorreu principalmente devido às parcelas postergadas das obrigações negociadas com arrendadores

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

no auge da pandemia de COVID-19 que estão previstas para serem liquidadas gradativamente no período compreendido entre 2023 e 2027, além da desvalorização de 4,6% do real frente ao dólar entre 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2021.

Provisões. O saldo passou de R\$1.988,7 milhões em 31 de dezembro de 2020 para R\$2.522,5 milhões em 31 de dezembro de 2021. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; para riscos tributários, cíveis e trabalhistas; e provisão para contrato oneroso.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R\$14.148,8 milhões negativos em 31 de dezembro de 2020 para R\$18.333,0 milhões negativos em 31 de dezembro de 2021. Essa variação decorreu principalmente em razão do prejuízo em 2021.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2020 e em 30 de dezembro de 2021, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)					
	31 de dezembro 2020	% do ativo	31 de dezembro 2019	% do ativo	Var.
Ativo Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	3.064.815	19,4%	1.647.880	8,6%	86,0%
Aplicações financeiras	91.819	0,6%	62.009	0,3%	48,1%
Aplicações financeiras vinculadas	-	0,0%	-	0,0%	-
Contas a receber	875.382	5,5%	1.165.866	6,1%	-24,9%
Arrendamento a receber	123.455	0,8%	75.052	0,4%	64,5%
Estoques	402.587	2,5%	260.865	1,4%	54,3%
Disponível para venda	-	0,0%	51.850	0,3%	-100,0%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	318.460	2,0%	258.212	1,3%	23,3%
Tributos a recuperar	133.706	0,8%	139.668	0,7%	-4,3%
Instrumentos financeiros derivativos	79.216	0,5%	168.148	0,9%	-52,9%
Despesas antecipadas	133.706	0,8%	139.668	0,7%	-4,3%
Outros ativos	108.944	0,7%	169.778	0,9%	-35,8%
Total do ativo circulante	5.417.423	34,3%	4.138.731	21,6%	30,9%
Aplicações financeiras não circulante	854.462	5,4%	1.397.699	7,3%	-38,9%
Arrendamento a receber	189.482	1,2%	204.452	1,1%	-7,3%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.235.582	7,8%	1.393.321	7,3%	-11,3%
Instrumentos financeiros derivativos	349.093	2,2%	657.776	3,4%	-46,9%
Despesas antecipadas	18.192	0,1%	22.216	0,1%	-18,1%
Tributos a recuperar	-	0,0%	244.601	1,3%	-100,0%
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Outros ativos	149.508	0,9%	497.567	2,6%	-70,0%
Imobilizado e direito de uso	6.410.447	40,6%	9.553.643	49,8%	-32,9%
Intangível	1.170.268	7,4%	1.087.484	5,7%	7,6%
Total do ativo não circulante	10.377.034	65,7%	15.058.759	78,4%	-31,1%
Total do ativo	15.794.457	100,0%	19.197.490	100,0%	-17,7%
Passivo Circulante					
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	858.332	5,4%	481.227	2,5%	78,4%
Passivo de arrendamento	2.272.349	14,4%	1.585.233	8,3%	43,3%
Fornecedores	2.238.668	14,2%	1.376.850	7,2%	62,6%
Fornecedores - Risco sacado	157.801	1,0%	249.727	1,3%	-36,8%
Reembolso a clientes	221.342	1,4%	-	0,0%	-
Transportes a executar	2.488.872	15,8%	2.094.254	10,9%	18,8%
Salários, provisões e encargos sociais	400.371	2,5%	357.571	1,9%	12,0%
Prêmios de seguros a pagar	52.427	0,3%	49.938	0,3%	5,0%
Tributos a recolher	55.260	0,3%	49.060	0,3%	12,6%
Programa de recuperação fiscal	13.358	0,1%	13.480	0,1%	-0,9%
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	173.769	1,1%	81.196	0,4%	114,0%
Provisões	853.810	5,4%	323.441	1,7%	164,0%
Outros passivos circulantes	426.272	2,7%	200.043	1,0%	113,1%
Total do passivo circulante não circulante	10.212.631	64,7%	6.862.020	35,7%	48,8%
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	6.502.182	41,2%	3.036.929	15,8%	114,1%
Passivo de arrendamento	10.248.463	64,9%	10.521.388	54,8%	-2,6%
Fornecedores	323.059	2,0%	-	0,0%	-
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	247.265	1,6%	228.994	1,2%	8,0%
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Programa de recuperação fiscal	108.519	0,7%	119.300	0,6%	-9,0%

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Provisões	1.988.665	12,6%	1.489.911	7,8%	33,5%
Outros passivos não circulantes	312.423	2,0%	215.606	1,1%	44,9%
Total do passivo não circulante	19.730.576	124,9%	15.854.644	82,6%	24,4%
Patrimônio líquido					
Capital social (Nota 14)	2.246.367	14,2%	2.243.215	11,7%	0,1%
AFAC	20.625	0,1%	-	0,0%	-
Reserva de capital	1.947.887	12,3%	1.928.830	10,0%	1,0%
Ações em tesouraria	(13.182)	-0,1%	(15.565)	-0,1%	-15,3%
Outros resultados abrangentes (Nota 14)	655	0,0%	(159.261)	-0,8%	-100,4%
Prejuízo acumulado	(18.351.102)	-116,2%	(7.516.393)	-39,2%	144,1%
	(14.148.750)	-89,6%	(3.519.174)	-18,3%	302,0%
Total do passivo e patrimônio líquido	15.794.457	100,0%	19.197.490	100,0%	-17,7%

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R\$1.647,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$3.064,8 milhões em 31 de dezembro de 2020 representando um aumento de R\$1.416,9 milhões. Essa variação ocorreu principalmente pela captação de R\$1.745,9 milhões de debêntures conversíveis, como uma das iniciativas do combate aos impactos da pandemia do COVID-19.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R\$62,0 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$91,8 milhões em 31 de dezembro de 2020. O saldo combinado das rubricas de caixa e equivalentes de caixa e de aplicações financeiras passaram de R\$1.709,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$3.156,6 milhões em 31 de dezembro de 2020, essa variação ocorreu principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19, que resultou na captação de R\$1.745,9 milhões de debêntures conversíveis, como uma das iniciativas do combate aos impactos da pandemia do COVID-19.

Contas a receber. O saldo passou de R\$1.165,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$875,4 milhões em 31 de dezembro de 2020, representando uma redução de 24,9%. Essa variação ocorreu principalmente pela redução da demanda decorrente da pandemia do COVID-19 e ao aumento na antecipação de recebíveis em 2020.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R\$258,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$318,5 milhões em 31 de dezembro de 2020. Esse aumento ocorreu principalmente devido à desvalorização de 30,7% do real, uma vez que este saldo é dolarizado.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R\$1.397,7 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$854,5 milhões em 31 de dezembro de 2020. A redução do saldo deve-se à redução do valor justo do *bond* da TAP, ante a perda do direito de conversão e da venda da participação indireta na TAP por R\$70 milhões.

Direito de uso – arrendamentos. O saldo passou de R\$7.087,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$4.088,6 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essa redução decorreu principalmente devido às renegociações contratuais realizadas com determinados arrendadores de aeronaves e motores, que resultaram na mudança do valor da contraprestação dos contratos de arrendamento. Consequentemente, seguindo as regras de modificação contratual do IFRS 16, a Companhia recalculou o passivo de arrendamento levando em consideração os novos fluxos contratuais e a taxa de desconto e taxa de câmbio da data da modificação. A contrapartida do ajuste do passivo de arrendamento foi reconhecida como redutora do ativo de Direito de Uso.

Imobilizado. O saldo passou de R\$1.968,8 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.799,7 milhões em 31 de dezembro de 2020, representando uma redução de R\$169,1 milhões. Tal redução decorreu principalmente devido à menor aquisição de peças de reposição durante 2020.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R\$481,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$858,3 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente com a depreciação do real frente ao dólar de 30,7% durante 2020 e com a conversão de parte de operações de hedge de combustível da Companhia em dívida local, operação realizada no ano de 2020.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R\$1.585,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$2.272,3 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as modificações contratuais ocorridas durante o ano de 2020 e a depreciação média do real frente ao dólar de 30,7% durante 2020.

Fornecedores. O saldo passou de R\$1.376,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$2.238,7 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essa variação se deve à renegociação dos prazos promovidos pela Companhia junto a seus parceiros para enfrentamento da crise econômica causada pela pandemia do COVID-19.

Transporte a executar. O saldo passou de R\$2.090,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$2.488,9 milhões em 31 de dezembro de 2020, representando um aumento de 19,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao impacto da pandemia do COVID-19, que resultou em um cancelamento acentuado dos voos que poderão ser reagendados ao longo dos próximos 12 meses.

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R\$81,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$173,8 milhões em 31 de dezembro de 2020. Esta variação se deve principalmente devido a flutuações nas posições de hedge de combustível.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Provisões. O saldo passou de R\$323,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$853,8 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; e provisão para contrato oneroso, devido ao *impairment* de 53 aeronaves E195 E1.

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo não-circulante passou de R\$3.036,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$6.502,2 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com a conversão de parte de operações de hedge de combustível da Companhia em dívida local, operação realizada no ano de 2020 e devido a captação das debêntures conversíveis em 2020, gerando um impacto contábil no valor de R\$2.419,7 milhões.

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R\$10.521,4 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$10.248,5 milhões em 31 de dezembro de 2020. Esta redução decorreu principalmente das renegociações de contratos de arrendamentos de aeronaves e motores ocorridas durante 2020 que resultou na redução da dívida a valor presente, compensadas pela desvalorização de 30,7% do real frente ao dólar entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2020.

Provisões. O saldo passou de R\$1.489,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$1.988,7 milhões em 31 de dezembro de 2020. Este aumento está principalmente relacionado com as provisões feitas para devolução de aeronaves e motores; para riscos tributários, cíveis e trabalhistas; e provisão para contrato oneroso.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R\$3.519,2 milhões negativos em 31 de dezembro de 2019 para R\$14.148,8 milhões negativos em 31 de dezembro de 2020. Essa variação decorreu principalmente em razão do prejuízo em 2020.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2019 e em 30 de dezembro de 2020, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
	31 de dezembro 2019	% do ativo	31 de dezembro 2018	% do ativo	Var.
Ativo Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.647.880	8,6%	1.169.136	7,3%	40,9%
Aplicações financeiras	62.009	0,3%	517.423	3,2%	-88,0%
Aplicações financeiras vinculadas	-	0,0%	-	0,0%	-
Contas a receber	1.165.866	6,1%	1.069.056	6,6%	9,1%
Arrendamento a receber	75.052	0,4%	73.671	0,5%	1,9%
Estoques	260.865	1,4%	200.145	1,2%	30,3%
Disponível para venda	51.850	0,3%	-	0,0%	-
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	258.212	1,3%	210.356	1,3%	22,8%
Tributos a recuperar	139.668	0,7%	283.841	1,8%	-50,8%
Instrumentos financeiros derivativos	168.148	0,9%	6.654	0,0%	2427,0%
Despesas antecipadas	139.668	0,7%	283.841	1,8%	-50,8%
Outros ativos	169.778	0,9%	110.623	0,7%	53,5%
Total do ativo circulante	4.138.731	21,6%	3.756.358	23,3%	10,2%
Aplicações financeiras não circulante	1.397.699	7,3%	1.287.781	8,0%	8,5%
Arrendamento a receber	204.452	1,1%	288.067	1,8%	-29,0%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.393.321	7,3%	1.336.364	8,3%	4,3%
Instrumentos financeiros derivativos	657.776	3,4%	588.726	3,7%	11,7%
Despesas antecipadas	22.216	0,1%	21.683	0,1%	2,5%
Tributos a recuperar	244.601	1,3%	-	0,0%	-
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Outros ativos	497.567	2,6%	397.398	2,5%	25,2%
Imobilizado e direito de uso	9.553.643	49,8%	7.401.465	46,0%	29,1%
Intangível	1.087.484	5,7%	1.016.556	6,3%	7,0%
Total do ativo não circulante	15.058.759	78,4%	12.338.040	76,7%	22,1%
Total do ativo	19.197.490	100,0%	16.094.398	100,0%	19,3%
Passivo Circulante					
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	481.227	2,5%	158.813	1,0%	203,0%
Passivo de arrendamento	1.585.233	8,3%	1.237.909	7,7%	28,1%
Fornecedores	1.376.850	7,2%	1.287.661	8,0%	6,9%
Fornecedores - Risco sacado	249.727	1,3%	162.778	1,0%	53,4%
Reembolso a clientes	-	0,0%	-	0,0%	-
Transportes a executar	2.094.254	10,9%	1.672.452	10,4%	25,2%
Salários, provisões e encargos sociais	357.571	1,9%	244.008	1,5%	46,5%

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Prêmios de seguros a pagar	49.938	0,3%	34.999	0,2%	42,7%
Tributos a recolher	49.060	0,3%	56.999	0,4%	-13,9%
Programa de recuperação fiscal	13.480	0,1%	9.749	0,1%	38,3%
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	81.196	0,4%	180.975	1,1%	-55,1%
Provisões	323.441	1,7%	36.083	0,2%	796,4%
Outros passivos circulantes	200.043	1,0%	193.492	1,2%	3,4%
Total do passivo circulante não circulante	6.862.020	35,7%	5.275.918	32,8%	30,1%
Empréstimos e financiamentos (Nota 13)	3.036.929	15,8%	2.597.313	16,1%	16,9%
Passivo de arrendamento	10.521.388	54,8%	7.681.837	47,7%	37,0%
Fornecedores	-	0,0%	-	0,0%	-
Instrumentos financeiros derivativos (Nota 16)	228.994	1,2%	260.019	1,6%	-11,9%
Imposto de renda e contribuição social diferidos (Nota 12)	-	0,0%	-	0,0%	-
Programa de recuperação fiscal	119.300	0,6%	95.705	0,6%	24,7%
Provisões	1.489.911	7,8%	713.941	4,4%	108,7%
Outros passivos não circulantes	215.606	1,1%	326.492	2,0%	-34,0%
Total do passivo não circulante	15.854.644	82,6%	11.968.518	74,4%	32,5%
Patrimônio líquido	-	-	-	-	-
Capital social (Nota 14)	2.243.215	11,7%	2.209.415	13,7%	1,5%
AFAC	-	0,0%	-	0,0%	-
Reserva de capital	1.928.830	10,0%	1.918.373	11,9%	0,5%
Ações em tesouraria	(15.565)	-0,1%	(10.550)	-0,1%	47,5%
Outros resultados abrangentes (Nota 14)	(159.261)	-0,8%	(153.969)	-1,0%	3,4%
Prejuízo acumulado	(7.516.393)	-39,2%	(5.113.307)	-31,8%	47,0%
	(3.519.174)	-18,3%	(1.150.038)	-7,1%	206,0%
Total do passivo e patrimônio líquido	19.197.490	100,0%	16.094.398	100,0%	19,3%

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R\$1.169,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.647,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 representando um aumento de 40,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao investimento dos recursos provenientes das capitalizações realizadas em 2018.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R\$517,4 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$62,0 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando uma redução de 88,0%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 40,9% no caixa e equivalentes de caixa. O saldo combinado das rubricas de caixa e equivalentes de caixa e de aplicações financeiras passaram de R\$1.686,6 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.709,9 milhões em 31 de dezembro de 2019.

Contas a receber. O saldo passou de R\$1.069,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.165,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 9,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 26,3% na receita líquida no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2019 quando comparado com o mesmo período em 2018 e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R\$144,2 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$258,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 79,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento do número de aeronaves arrendadas de maior valor agregado decorrente da introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre dezembro de 2018 e dezembro de 2019. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de certas aeronaves arrendadas.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R\$1.287,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.397,7 milhões em 31 de dezembro de 2019. O aumento do saldo deve-se à atualização do valor justo dos títulos conversíveis em ações da TAP.

Direito de uso arrendamentos. O saldo passou de R\$4.926,3 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$7.087,4 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 43,9%. Tal variação decorreu principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Imobilizado. O saldo passou de R\$1.842,2 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.968,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 6,9%. Tal variação decorreu principalmente devido à construção do novo hangar da Companhia em Campinas e à aquisição de peças de reposição.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R\$158,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$481,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de R\$322,4 milhões. Este aumento está principalmente relacionado com o cronograma de amortização da dívida da Companhia.

Passivo de arrendamento. O saldo circulante passou de R\$1.237,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.585,2 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 28,1%. Este aumento está principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Fornecedores. O saldo passou de R\$1.287,7 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.376,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 6,9%. Essa variação se deve à extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores.

Transportes a executar. O saldo passou de R\$1.672,5 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$2.094,3 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 25,2%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de capacidade de 22,2% em termos de ASKs combinado ao aumento de 5,1% na tarifa média dos bilhetes aéreos em 2019 quando comparado ao mesmo período no exercício anterior.

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R\$2.597,3 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$3.036,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 16,9%, relacionado principalmente com os recursos recebidos do financiamento com a *Development Finance Corporation* (DFC).

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R\$260,0 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$229,0 milhões em 31 de dezembro de 2019. Esta redução de 11,9% se deve principalmente à celebração de contratos de swap para proteger o principal e juros, denominado em dólar para reais, das *Senior Notes*, emitidas em outubro de 2017.

Passivo de arrendamento. O saldo passou de R\$7.681,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$10.521,4 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de 37,0%. Este aumento decorreu principalmente devido à introdução líquida de 23 aeronaves na frota entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2019.

Provisões. O saldo passou de R\$713,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$1.489,9 milhões em 31 de dezembro de 2019, representando um aumento de R\$776,0 milhões. Este aumento está principalmente relacionado a provisões feitas para devolução de aeronaves e motores, para riscos tributários, cíveis e trabalhistas e provisão para contrato oneroso, principalmente devido ao *impairment* de 53 aeronaves E195 E1.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R\$1.150,0 milhões negativos em 31 de dezembro de 2018 para R\$3.519,2 milhões negativos em 31 de dezembro de 2019. Essa variação decorreu principalmente em razão do aumento de R\$2.403,1 milhões de prejuízo devido ao impacto do *impairment* de 53 aeronaves E195 E1 nos resultados da Companhia.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2019 e em 31 de dezembro de 2018, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

Fluxo de Caixa	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2021	2020	2019
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	(310.616)	976.230	2.594.637
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento	(706.146)	(403.833)	(1.186.820)
Caixa líquido gerado (aplicado) pelas atividades de financiamentos	833.891	933.506	(913.503)
Variação cambial sobre caixa e equivalentes de caixa	191.855	(88.968)	(15.570)
Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa	8.984	1.416.935	478.744

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido utilizado nas atividades operacionais no exercício findo de 31 de dezembro de 2021 foi de R\$310,6 milhões comparado com a geração de R\$976,2 milhões no mesmo período em 2020. A redução da geração de caixa operacional deve-se principalmente à retomada de pagamentos a fornecedores em 2021 que haviam sido postergados ao longo do ano de 2020 devido à crise do COVID-19.

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo de 31 de dezembro de 2020 foi de R\$976,2 milhões comparado com R\$2.594,6 milhões no mesmo período em 2019. A redução da geração de caixa operacional deve-se principalmente à redução de vendas decorrentes da crise do COVID-19.

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 foi de R\$2.594,6 milhões comparado com R\$1.764,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. O crescimento da geração de caixa operacional deveu-se principalmente: (i) ao aumento das vendas em 2019; (ii) à redução de saldo com derivativos de R\$373,8 milhões em 2018 para R\$2,4 milhões em 2019; (iii) um aumento de provisão de salários representando R\$113,6 milhões em 2019 ante um saldo negativo de R\$2,3 milhões em 2018; e (iv) um aumento de R\$421,8 milhões de transporte a executar em 2019, principalmente devido ao aumento de vendas antecipadas comparado a um aumento de R\$322,4 milhões em 2018.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No exercício findo de 31 de dezembro de 2021, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$706,1 milhões comparado a R\$403,8 milhões no mesmo período em 2020.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

A elevação de aplicação de caixa está relacionada principalmente com um aumento de investimentos com aquisições de bens do ativo imobilizado de R\$343,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 para R\$624,3 milhões no mesmo período em 2021 parcialmente compensado por um aumento no saldo de investimentos de curto prazo de R\$90,7 milhões em 2021 comparado a uma redução no saldo de investimentos de curto prazo de R\$27,9 milhões no mesmo período em 2020.

No exercício findo de 31 de dezembro de 2020, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$403,8 milhões comparado a R\$1.186,8 milhões no mesmo período em 2019.

A redução de aplicação de caixa está relacionada principalmente com uma redução de investimentos com aquisições de bens do ativo imobilizado de R\$1.427,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 para R\$343,1 milhões no mesmo período em 2020 parcialmente compensado por uma redução no saldo de investimentos de curto prazo de R\$27,9 milhões em 2020 comparado a um aumento no saldo de investimentos de curto prazo de R\$461,4 milhões no mesmo período em 2019, principalmente devido ao aumento de necessidade de capital de giro como consequência do impacto da pandemia do COVID-19 em nossas operações.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, o valor de caixa líquido aplicado pelas atividades de investimento totalizou R\$1.186,8 milhões comparado a R\$273,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. Essa aplicação de caixa está relacionada principalmente com: (i) uma redução nos proventos de R\$363,2 milhões relacionado à venda de bens do ativo imobilizado em 2018 para R\$59,4 milhões em 2019; (ii) o aumento nos valores gastos com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R\$1.560,4 milhões em 2019 em comparação com R\$1.186,6 milhões em 2018; e (iii) a aquisição líquida de investimentos de longo prazo de R\$96,2 milhões em 2019.

Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido gerado nas atividades de financiamento foi de R\$833,9 milhões no exercício findo em 31 de exercício de 2021, comparado com R\$933,5 milhões no exercício findo em 31 de exercício de 2020. A variação do caixa líquido gerado pelas atividades financeiras deve-se principalmente pelo aumento de captação de empréstimos e financiamentos em 2021 totalizando R\$3.071,3 milhões comparado a R\$1.936,2 milhões no mesmo período em 2020 parcialmente compensado pelo aumento dos pagamentos de empréstimos, debêntures e arrendamento de aeronaves de R\$1.026,5 milhões em 2020 comparado com R\$2.190,8 milhões no mesmo período em 2021.

O caixa líquido gerado nas atividades de financiamento foi de R\$933,5 milhões no exercício findo em 31 de exercício de 2020, comparado com um caixa aplicado de R\$913,5 milhões no mesmo período em 2019. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente pelo aumento de captação de empréstimos e financiamentos em 2020 totalizando R\$1.936,2 milhões comparado a R\$592,3 milhões no mesmo período em 2019 parcialmente compensado pela redução dos pagamentos de empréstimos, debêntures e arrendamento de aeronaves de R\$1.547,0 milhões em 2019 comparado com R\$1.026,5 milhões no mesmo período em 2020.

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R\$913,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, comparado com um caixa aplicado de R\$1.151,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente (i) à redução do pagamento de empréstimos, debêntures e arrendamento de aeronaves de R\$1.547,0 milhões em 2019 ante um pagamento de R\$1.997,6 milhões em 2018 parcialmente compensado por um aumento na captação de empréstimos e debêntures, de R\$798,9 milhões em 2018 para R\$592,3 milhões em 2019.

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

10.2-Resultado operacional e financeiro

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

A nossa receita líquida é proveniente de (i) transportes de passageiros; (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	2021	2020	2019
Transporte de Passageiros	8.811.044	5.039.607	10.907.889
Outras Receitas	1.164.685	704.519	534.428

- ii. *fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais*

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.

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.

Exercício findo em 31 de dezembro de 2020

Impactos da pandemia do COVID-19

Em março de 2020, a Organização Mundial de Saúde – OMS decretou que o surto do Coronavírus (COVID-19) configurava uma pandemia em escala global. A referida pandemia demonstrou ter impactos relevantes, incluindo o fechamento de estabelecimentos comerciais, criação de condições desafiadoras de trabalho e redução da demanda de passageiros por viagens aéreas.

A partir da segunda quinzena de março de 2020, com a implementação de medidas de restrição de viagens e de distanciamento social pelas autoridades governamentais para conter a disseminação da pandemia do COVID-19, o setor aéreo sofreu uma queda acentuada na demanda de passageiros. Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios da Companhia, a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez. Algumas das medidas adotadas pela Companhia incluem: (i) a redução imediata de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade entre 25 de março e 30 de abril; (ii) desenvolvimento de um Plano de Recuperação com o intuito de manter a liquidez necessária

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

durante a crise, e otimizar a companhia aérea para o futuro, a partir do engajamento com todas as suas partes interessadas, denominados como *stakeholders*; (iii) renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves; (iv) redução de despesas com salários; e (v) suspensão de investimentos não essenciais, incluindo pré-pagamentos de entregas de aeronaves (PDPs).

Tendo em vista o bom desempenho do plano de retomada e das medidas acima descritas, terminamos o ano com uma recuperação de 90% da nossa capacidade doméstica, e nos mantivemos fiéis à nossa estratégia de malha, sendo a única companhia aérea em 80% das rotas em que voamos. Em março de 2021, já estamos voando para 117 destinos, uma incrível adição de 92 cidades em 10 meses.

Não obstante, neste momento, nem a Companhia nem sua administração conseguem prever ou estimar razoavelmente o impacto nos resultados futuros das operações, nos fluxos de caixa ou na condição financeira futura da Companhia uma vez que a pandemia do COVID-19 continua a impactar a atividade econômica mundial e representa o risco de que a Companhia, colaboradores, prestadores de serviço, fornecedores, clientes e outros parceiros de negócios possam ser impedidos de realizar determinadas atividades de negócios por um período indeterminado, inclusive devido a paralisações que podem ser solicitadas por autoridades governamentais como medida preventiva. Para maiores informações acerca dos impactos causados nas operações da Companhia pela pandemia do COVID-19, bem como as medidas por ela tomadas, vide fator de risco de nosso formulário de referência a ser disponibilizado até 31 de maio de 2022.

Adicionalmente, o surto mundial vem impactando a economia global e brasileira e os mercados financeiro e de capitais, e pode levar a uma maior volatilidade no mercado de capitais global, bem como impactar diretamente os negócios e o resultado da Companhia e a consequente precificação de nossas ações”, bem como o disposto nos itens 4.1, 7.1, 10.1, 10.8 e 10.9 de nosso formulário de referência a ser disponibilizado até 31 de maio de 2022.

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.

Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais reduziram 43,5%, ou R\$5.494,5,5 milhões, de R\$12.637,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 para R\$7.143,2 milhões no mesmo período em 2020, devido principalmente à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução de 43,1% na capacidade, resultando em menores despesas variáveis, parcialmente compensadas (i) pela desvalorização média de 30,7% do real em relação ao dólar no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, e (ii) pelos eventos não-recorrentes de R\$111,7 milhões ocorridos durante 2020, compostos por custos resultantes da pandemia do COVID-19 e aos ajustes nos contratos de arrendamento de aeronaves que resultaram na redução ao valor recuperável devido ao uso estendido de aeronaves e a reestruturação de nossa frota e malha.

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019

Custos de serviços prestados e despesas operacionais

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 60,7%, ou R\$4.774,3 milhões, de R\$7.863,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para R\$12.637,7 milhões no mesmo período em 2019, principalmente por (i) um aumento de 16,7% em despesas com combustível de aviação principalmente devido ao aumento de horas, (ii) um aumento de 32,2% em despesas com salários e benefícios como resultado do impacto da reoneração da folha de pagamento em 20% em vigor desde janeiro de 2019, e (iii) eventos não-recorrentes no total de R\$3.226,8 milhões, principalmente devido ao *impairment* relacionado com o subarrendamento de 53 aeronaves E195-E1, e outros custos relacionados ao nosso plano de transformação de frota.

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

Nossa receita é principalmente impactada pela demanda por passagens aéreas. Acreditamos que mais da metade dos nossos passageiros viajam a negócios e, portanto, possuem menor sensibilidade a variações de preços quando comparados aos passageiros que viajam a lazer. O crescimento de nossas receitas também está relacionado a fatores macroeconômicos como crescimento do PIB e aumento da renda per capita. Durante 2021, percebemos uma retomada na demanda por

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

viagens, atingindo patamares de 2019, efeito da queda drástica no número de infectados e óbitos ao longo do ano. Durante 2021, tivemos um crescimento na demanda de passageiros de 52,4% e uma elevação de 9,9% no valor da tarifa média.

Durante 2021, tivemos um aumento de 64,7% na receita de cargas, impulsionado pelo comércio eletrônico, que teve importante crescimento durante a pandemia do COVID-19. Devido à malha exclusiva da Azul para todo o Brasil, este negócio tem se tornado cada vez mais estratégico para a companhia, pois conseguimos utilizar o espaço disponível para bagagens das nossas aeronaves de passageiros para transportar carga, o que traz um baixo custo variável e permite que nós ofereçamos prazos de entrega reduzidos a tarifas competitivos. Atualmente atendemos mais de 4.500 cidades e comunidades em todo o país, sendo que em mais de 2.000 delas entregamos em 48 horas ou menos. Contamos ainda com 2 cargueiros Boeing 737, 5 ATR “quick-change” e 4 Embraer E195 convertidos para cargueiro, aumentando ainda mais a nossa capacidade de transporte de cargas. Oferecemos um serviço diversificado e inigualável de logística aérea aos nossos clientes, combinando a maior malha doméstica com a frota mais flexível para fornecer um serviço rápido e confiável para quase quatro mil cidades do Brasil.

Os preços das nossas passagens são ajustados diariamente baseados no número de assentos disponíveis em cada voo, tendências históricas e estimativas de demanda.

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

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

O preço médio do petróleo (WTI) reduziu 11,2% em 2019 em relação a 2018, reduziu 29,9% em 2020 em relação a 2019 e aumentou 8,3% em 2021 em relação a 2020, provocando um efeito positivo em nossos resultados operacionais em 2019, com o aumento despesa de combustível em 16,7%, que foram parcialmente compensadas pelo aumento das horas bloco, e um efeito positivo em nossos resultados operacionais no ano de 2020, com a diminuição da despesa de combustível em 51,1%, reflexo também da redução de 43,1% da capacidade realizada no período, resultantes dos impactos causados pela pandemia do COVID-19 durante o ano de 2020 e impactando de forma negativa os nossos resultados operacionais em 2021, com o aumento da despesa de combustível em 115,9%.

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2020 e 2021, o combustível de aviação representou 24,4% e 21,1% e 32,8% respectivamente, do nosso custo operacional.

Nosso resultado operacional é afetado por oscilações da moeda. Em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019, 88,7%, 82,9% e 80,4% respectivamente da nossa receita era doméstica e denominou-se em reais, enquanto que, 43,2%, 33,2% e 41,3% respectivamente, de nossas despesas operacionais eram pagas em dólares norte-americanos ou afetadas por essa moeda, como empréstimos e financiamentos, combustível para aviação, pagamentos dos arrendamentos de aeronaves e pagamentos de certos contratos de manutenção e de seguro de aeronaves. Nós 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 tem produzido, e pode continuar a produzir, efeitos em nossa situação financeira e resultados operacionais. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019, 2020 e 2021, aproximadamente 30,1%, 27,9% e 26,7% de nossas despesas denominadas em reais, incluindo despesas com salários, refeições e bebidas servidas aos passageiros e com serviços de apoio em solo, foram impactadas pela inflação.

O Banco Central determina a taxa de juros básica para controlar a inflação. As variações na taxa de juros afetam principalmente nossas obrigações de longo prazo sujeitas a taxas de juros variáveis, incluindo nossos empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante. Em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019, tínhamos, R\$10.018,7 milhões, R\$7.360,5 milhões e R\$3.518,2 milhões, respectivamente, de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante, dos quais (i) 13,6%, 21,3% e 70,1%, respectivamente, eram indexados pela taxa CDI, ou taxa de juro interbancária; e (ii) 0,02%, 0,1% e 2,1%, respectivamente, eram indexados pela taxa LIBOR. Além disso, as taxas de juros também afetam nosso resultado financeiro uma vez que temos investimentos indexados pela taxa CDI. O Banco Central mudou a taxa de juros básica diversas vezes nos últimos anos para manter a inflação dentro das metas de crescimento.

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

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

Exercícios findos em 31 de dezembro de	2021	2020	2019
Crescimento (retração) real do PIB	4,6%	-4,1%	1,1%
Inflação (IGP-M) ⁽¹⁾	17,8%	23,1%	7,3%
Inflação (IPCA) ⁽²⁾	10,0%	4,5%	4,3%
TJLP ⁽³⁾	5,3%	4,6%	5,6%
Taxa CDI (média) ⁽⁴⁾	4,4%	2,8%	5,9%
LIBOR ⁽⁵⁾	0,3%	0,7%	2,4%
Taxa de câmbio encerramento do período - reais por US\$1,00	5,58	5,20	4,03
Taxa de câmbio média - reais por US\$1,00 ⁽⁶⁾	5,40	5,16	3,95
Desvalorização média do real vs. US\$	4,6%	30,7%	7,9%
Preço do petróleo não refinado da <i>West Texas Intermediate</i> , ou WTI, (média em US\$/barril no período)	67,97	40,39	57,64
Taxa de desemprego ⁽⁷⁾	13,2%	13,5%	11,5%

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.

10. Comentários dos diretores / 10.3 - Efeitos relevantes nas DFs

10.3-Efeitos relevantes nas DFs

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

Em 2019, 2020 e no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, 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 nós não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 concluímos a aquisição de 100% das cotas da Two Taxi Aéreo Ltda ("Azul Conecta").

Durante o segundo trimestre de 2019, a Companhia adquiriu uma participação econômica pós diluição de 6,1% na TAP da Global AzulAirProjects, SGPS, S.A. ("Global") por US\$25 milhões equivalente a R\$96.161. Tal participação foi obtida por meio de uma participação de 45,45% na Global que, por sua vez, detém uma participação de 20,0% e 35,6% dos direitos de voto e direitos econômicos da *Atlantic Gateway*, respectivamente.

Igualmente, em 10 de agosto de 2020, conforme informado na Assembleia Geral Extraordinária, ainda no âmbito da ajuda do Governo de Portugal a TAP, também foi condicionada a venda da participação societária da Companhia na TAP pelo montante de €10,6 milhões. Dessa forma, a Companhia reconheceu uma perda de R\$91.050 no resultado do exercício.

c. Eventos ou operações não usuais

Nos exercícios findos em 2019, 2020 e 2021, a Companhia não participou ou realizou eventos ou operações não usuais que tenham afetado ou que os diretores da Companhia entendam que possam afetar de forma relevante as demonstrações financeiras ou os resultados da Companhia.

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

10.4-Mudanças significativas nas práticas contábeis-Ressalvas e ênfases no parecer do auditor

a. *Mudanças significativas nas práticas contábeis*

A Companhia adotou de maneira retrospectiva completa o CPC 06 (R2), sendo assim os valores correspondentes referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados.

b. *Efeitos significativos das alterações em práticas contábeis*

A Companhia avalia, na data de início do contrato, se esse contrato é ou contém um arrendamento. Ou seja, se o contrato transmite o direito de controlar o uso de um ativo identificado por um período de tempo em troca de contraprestação.

A Companhia aplica uma única abordagem de reconhecimento e mensuração para todos os arrendamentos, exceto para arrendamentos de curto prazo e arrendamentos de ativos de baixo valor. A Companhia reconhece os passivos de arrendamento para efetuar pagamentos de arrendamento e ativos de direito de uso que representam o direito de uso dos ativos subjacentes.

Os detalhes da reapresentação podem ser vistos na nota explicativa 3.19 da nossa demonstração financeira de 31 de dezembro de 2019.

c. *Ressalvas e ênfases presentes no parecer do auditor*

Os relatórios dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras referente aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2021 e 2020 não possuem ressalvas ou ênfases.

O relatório dos auditores independentes sobre as demonstrações contábeis referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2019 apresentou a seguinte ênfase: Reapresentação dos valores correspondentes. Conforme mencionado na nota explicativa 3.19, em decorrência da adoção do Pronunciamento Técnico CPC 06 (R2) – Arrendamentos e IFRS 16 – Leases. Os valores correspondentes referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e 2017, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados como previsto no Pronunciamento Técnico NBC TG 23 (R1) – Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro. A opinião dos auditores independentes não contém modificação relacionada a esse assunto. O relatório dos auditores independentes sobre as informações contábeis intermediárias referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2020 apresentou a seguinte ênfase:

Reapresentação dos valores correspondentes

Conforme mencionado na nota explicativa nº 5 às Informações Trimestrais – ITR de 30 de junho de 2020, em decorrência do aprimoramento dos controles internos relativos aos contratos de arrendamentos, os valores correspondentes, individuais e consolidados relativos às demonstrações do resultado e do resultado abrangente referentes aos períodos de três e seis meses findos em 30 de junho de 2019, e das mutações do patrimônio líquido, dos fluxos de caixa e do valor adicionado referentes ao período de seis meses findo em 30 de junho de 2019, apresentados para fins de comparação, foram ajustados e estão sendo reapresentados como previsto no CPC 23 – Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro e CPC 26 (R1) – Apresentação das Demonstrações Contábeis. A conclusão dos auditores independentes não contém modificação relacionada a esse assunto.

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

10.5-Políticas contábeis críticas

Nossas demonstrações financeiras são preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e estão em conformidade com as normas internacionais de relatório financeiro (*International Financial Reporting Standards* – IFRS). A elaboração de nossas demonstrações financeiras requer que a administração adote políticas contábeis e faça estimativas e julgamentos para determinar os valores registrados em nossas demonstrações financeiras e nas respectivas notas explicativas. Políticas contábeis críticas são aquelas que refletem significativos julgamentos ou estimativas sobre assuntos que poderiam gerar diferentes resultados se tivessem sido consideradas com base em diferenças premissas e condições. Acreditamos que nossas estimativas e julgamentos são razoáveis. No entanto, os resultados efetivos e o tempo de reconhecimento de tais montantes podem diferir das nossas estimativas.

Para essa discussão e de outras políticas contábeis, veja nota 4 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas de 31 de dezembro de 2021.

Veja a seguir as políticas contábeis críticas da Companhia:

Ativo Imobilizado

Os bens integrantes do ativo imobilizado, incluindo os componentes *rotables* (peças de reposição), são registrados pelo custo de aquisição.

A depreciação é calculada de acordo com a vida útil econômica estimada de cada ativo pelo método linear. A vida útil econômica estimada, os valores residuais e os métodos de depreciação são revisados anualmente e os efeitos de quaisquer mudanças nas estimativas são contabilizados prospectivamente.

Os valores contábeis dos itens do ativo imobilizado são analisados anualmente para identificar se houve redução no valor recuperável ou quando fatos ou mudanças nas circunstâncias indicam que o valor contábil é maior que o valor recuperável estimado.

Um item do ativo imobilizado é baixado após sua alienação ou quando não são esperados benefícios econômicos futuros resultantes do uso contínuo do ativo. Quaisquer ganhos ou perdas na venda ou baixa de um item são determinados pela diferença entre o valor recebido na venda e o valor contábil do ativo e são reconhecidos no resultado.

A Companhia recebe créditos de fabricantes quando da aquisição de certas aeronaves e motores, que podem ser utilizados para pagamento de serviços de manutenção. Esses créditos são registrados como redução do custo de aquisição das aeronaves e motores relacionados.

Adicionalmente, a Companhia adota o seguinte tratamento para os grupos abaixo:

Transações de retroarrendamento (*sale and leaseback*)

Primeiramente, as transações de retroarrendamento são analisadas dentro do escopo do CPC 47 – Receita de Contrato com Cliente, equivalente ao IFRS 15, com objetivo de verificar se a obrigação de desempenho foi satisfeita, e, portanto, contabilizar a venda do bem. Caso esse requerimento não seja atendido, trata-se de um financiamento com o ativo dado em garantia.

Atendidos os requerimentos relacionados à obrigação de desempenho previstos no IFRS 15, a Companhia mensura o ativo de direito de uso resultante da transação de retroarrendamento proporcionalmente ao valor contábil anterior do ativo referente ao direito de uso retido pela Companhia. Consequentemente, são reconhecidos apenas os valores de qualquer ganho ou perda referente aos direitos transferidos ao comprador.

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a Companhia realizou transação de “*sale and leaseback*” de dois motores próprios, onde o ganho relacionado a essa operação corresponde ao montante de R\$22.736, reconhecido na rubrica “Outros custos dos serviços prestados”.

Adiantamentos para aquisição de aeronaves

No imobilizado são registrados os pré-pagamentos para aquisição de aeronaves, incluindo juros e encargos financeiros incorridos durante a fase de fabricação das aeronaves e benfeitorias em bens de terceiros. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, não foram realizados adiantamentos para aquisição de aeronaves.

Direito de Uso

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

Componentização de aeronaves

No momento do recebimento e reconhecimento inicial da aeronave e/ou direito de uso respectivo, a Companhia aloca o custo total da aeronave em cinco componentes principais: casco, unidade auxiliar de energia ("APU"), trem de pouso e dois motores. A vida útil de cada componente é determinada de acordo com o período estimado até o próximo evento de manutenção, limitado ao prazo final do contrato e/ou vida útil regulamentar do bem.

Capitalização de eventos de manutenção pesada (*heavy maintenance*)

A Companhia possui contratos de manutenção de motores que suportam toda a atividade significativa de sua manutenção. Os eventos subsequentes de *heavy maintenance*, que incrementam a vida útil dos ativos, são capitalizados e reconhecidos como ativo imobilizado ou complemento ao direito de uso dos ativos. Subsequentemente são depreciados durante o período de uso respectivo ou até ao término do arrendamento. Reparos e demais manutenções de rotina são apropriados ao resultado durante o exercício em que são incorridos.

Adicionalmente, a Companhia também possui contratos do tipo "*power-by-the-hour*", no qual os valores devidos aos prestadores de manutenção são calculados com base nas horas voadas no momento do evento da manutenção.

Reconhecimento de obrigações contratuais relacionadas a devolução de aeronaves (*asset retirement obligation* – "ARO")

Os custos relacionados aos eventos de manutenção que serão realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves aos arrendadores, definidos como eventos de restauração no momento do recebimento da aeronave, são registrados a valor presente aumentado o valor do ativo em contrapartida a uma obrigação, desde que possam ser estimados de forma razoável. Os ativos são depreciados linearmente ao longo do contrato de arrendamento e os passivos atualizados por taxas de juros e efeitos cambiais.

Ao término do exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a Companhia passou a registrar também provisões para ARO de motores, conforme prática contábil mencionada na nota 24.1.1

O valor contábil que representa o direito de uso das aeronaves é testado para identificação de perdas no valor recuperável anualmente, mesmo que não haja circunstâncias que indiquem a existência de perdas.

Reconhecimento da Receita

Receita com transporte de passageiros, cargas e serviços auxiliares

A receita de passageiros é reconhecida quando o transporte aéreo é efetivamente prestado. Os bilhetes vendidos, mas ainda não utilizados são registrados na rubrica de transportes a executar, representando uma receita diferida de bilhetes vendidos a serem transportados em data futura, líquida da estimativa de receita de *breakage*.

A receita de *breakage* consiste no cálculo com base histórica de bilhetes emitidos que expirarão pela não-utilização, ou seja, passageiros que adquiriram bilhetes e que apresentam grande probabilidade de não os utilizar. Para fins de reconhecimento dessa receita também são considerados os prazos médios de prestação dos serviços de transporte aéreo, sendo tais premissas inseridas em um modelo estatístico que determina a previsão de taxa de *breakage* a ser adotada. Ao menos anualmente os cálculos e o modelo estatístico são revisados com objetivo de refletir e capturar mudanças no comportamento dos clientes em relação à expiração de bilhetes.

Outras receitas que incluem serviços fretados, tarifas de remarcação de voos, despacho de bagagem e outros serviços adicionais são reconhecidos junto com a obrigação principal de transporte de passageiro.

Receita com programa de fidelidade – TudoAzul

No programa de fidelidade TudoAzul, os clientes acumulam pontos com base no valor gasto em passagens aéreas. A quantidade de pontos ganhos depende da categoria do cliente no programa de fidelidade, mercado, classe tarifária e outros fatores incluindo campanhas promocionais.

Por meio de dados históricos, a Companhia estima os pontos que expirarão sem ser utilizados e reconhece a receita correspondente na emissão do ponto (*breakage*) considerando o prazo médio de troca. Com algumas

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

exceções, os pontos em geral expiram dois anos após a data de emissão, independentemente de atividade na conta do membro do programa.

Após a venda de um bilhete, a Companhia reconhece uma parcela das vendas de passagens como receita quando o serviço de transporte ocorre e difere a parcela correspondente aos pontos do Programa TudoAzul, em conformidade com o CPC 47 – Receita de Contrato com Cliente, equivalente ao IFRS 15.

A Companhia determina o preço estimado de venda do transporte aéreo e os pontos, considerando que cada elemento tivesse sido vendido em uma base separada, sendo, portanto, baseado no preço de venda individual relativo (*"stand-alone selling price"*).

A Companhia também vende pontos do programa de fidelidade a clientes e parceiros, incluindo administradoras de cartões de crédito, instituições financeiras e empresas varejistas. A receita relacionada é diferida e reconhecida como receita de transporte de passageiros quando os pontos são resgatados e o serviço de transporte relacionado ocorre, com base no preço médio ponderado dos pontos vendidos.

Os pontos concedidos ou vendidos e não utilizados são registrados na rubrica "Transportes a executar".

Depósitos em Garantia e Reservas para Manutenção

Os depósitos em garantia são representados por valores depositados pela Companhia para os arrendadores das aeronaves, conforme exigido no início do contrato, como garantia pelo cumprimento do contrato de arrendamento. Os depósitos em garantia são realizados em dólares norte-americanos sem incidência de juros e são reembolsáveis ao término dos contratos. Também estão classificados nesse grupo os depósitos judiciais.

Determinados contratos de arrendamento preveem o pagamento de reservas para manutenção de aeronaves feito para os arrendadores a serem mantidos como garantia da realização de atividades de manutenção relevantes, e, portanto, denominados depósitos, os quais são reembolsáveis após a conclusão do evento de manutenção em um valor igual ou menor que:

- O valor do depósito de reserva para manutenção detida pelo locatário, associado ao evento de manutenção específico; ou
- Os custos relacionados ao evento específico de manutenção.

Substancialmente, todos esses pagamentos efetuados a título de reserva para manutenção são calculados com base em uma medida de utilização das aeronaves tais como horas ou ciclos de voo, e são usados exclusivamente para garantir a realização da manutenção ao arrendador. Na data da demonstração financeira, avaliamos se os depósitos de reserva para manutenção exigidos pelos contratos de arrendamento mercantil serão recuperados por meio do desempenho de manutenção nos ativos arrendados. Os depósitos de manutenção considerados recuperáveis são mantidos no ativo e os valores identificados como não recuperáveis são prontamente transferidos para o resultado do exercício.

As reservas para manutenção de aeronaves são classificadas como circulante ou não circulante, dependendo das datas em que se espera que a manutenção relacionada seja realizada

Remuneração com base em Ações

A Companhia oferece aos executivos planos de remuneração com base em ações, a serem liquidados com ações e em dinheiro, segundo os quais a Companhia recebe os serviços como contraprestações.

O custo de transações com executivos, liquidadas com instrumentos patrimoniais e com prêmios outorgados, é mensurado com base no valor justo na data em que foram outorgados. Para determinar o valor justo, a Companhia utiliza-se de precificação de opções Black-Scholes.

O custo de transações liquidadas com títulos patrimoniais é reconhecido, em conjunto com um correspondente aumento no patrimônio líquido, ao longo do período em que a performance e/ou condição de serviço são cumpridos, com término na data em que o funcionário adquire o direito completo ao prêmio (data de *"vesting"*).

A despesa acumulada reconhecida para as transações liquidadas com instrumentos patrimoniais em cada data-base até a data de *vesting* reflete a extensão em que o período de aquisição tenha expirado e a melhor estimativa da Administração do número de títulos patrimoniais que serão adquiridos. A despesa ou crédito na demonstração do resultado do exercício é registrado em "Salários e benefícios" e representa a movimentação em despesa acumulada reconhecida no início e fim daquele exercício.

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

O custo de transações liquidadas em dinheiro é mensurado inicialmente pelo valor justo na data da outorga. Esse valor justo é contabilizado como despesa durante o período até a data de vencimento, com o reconhecimento de um passivo correspondente. O passivo é reavaliado ao valor justo na data do balanço até a data de liquidação, com as mudanças no valor justo reconhecidas no resultado do exercício e reconhecido na rubrica "Salários e benefícios".

Planos de remuneração

A Companhia possui três planos de remuneração baseada em ações a seus administradores: o Plano de opção de compra de ações ("SOP"), o Plano de ações restritas (RSU) e o Plano de compra de ações ("Phantom"). Todos visam estimular e promover o alinhamento dos objetivos da Companhia, dos acionistas, dos administradores e dos empregados, e mitigar os riscos na geração de valor da Companhia pela perda de seus executivos, fortalecendo o comprometimento e a produtividade desses nos resultados de longo prazo.

Instrumentos Financeiros Derivativos

Direitos e obrigações com derivativos

Variações nas taxas de juros, câmbio e nos preços do combustível de aviação expõem a Companhia e suas controladas a riscos que podem afetar seus desempenhos financeiros. Com o objetivo de mitigar tais riscos, a Companhia contrata instrumentos financeiros derivativos que podem ou não ser designados para *hedge accounting* e, se designados, são classificados como *hedge* de fluxo de caixa ou de valor justo.

Instrumentos financeiros derivativos não designados como *hedge accounting*

A Companhia pode contratar instrumentos financeiros derivativos que não sejam designados para *hedge accounting* quando os objetivos da Gestão de Risco não necessitem de tal classificação. As operações não designadas como *hedge accounting* apresentam a variação de seu valor justo contabilizadas diretamente no resultado financeiro.

Empréstimos e financiamentos

Os empréstimos e financiamentos são reconhecidos inicialmente pelo valor justo deduzidos de quaisquer custos de transação diretamente atribuíveis. Após o reconhecimento inicial, esses passivos financeiros são mensurados pelo custo amortizado utilizando o método dos juros efetivos, com exceção do derivativo embutido constante das debêntures conversíveis, emitidas em novembro de 2020, que está mensurado a valor justo por meio do resultado.

Fornecedores

Fornecedores e outras obrigações inicialmente reconhecidos pelo valor justo e subsequentemente acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos e das variações monetárias e cambiais incorridos até as datas de encerramento das demonstrações financeiras.

Fornecedores risco sacado

A Administração promoveu uma negociação junto aos fornecedores com o objetivo de alongar seus prazos de pagamentos. Dessa forma, a Companhia assinou um convênio junto a instituições financeiras que permite a antecipação das contas a receber de seus fornecedores. Considerando que a antecipação desse recebimento junto às instituições financeiras é uma opção dos fornecedores, como também a Companhia não é ressarcida e/ou beneficiada pela instituição financeira de descontos por pagamento executado antes da data de vencimento acordada junto ao fornecedor, não há alteração do grau de subordinação do título em caso de execução judicial.

Provisões

Provisão para devolução de aeronaves e motores (*asset retirement obligation* – "ARO")

As aeronaves e motores negociados sob a modalidade de arrendamento sem opção de compras regularmente preveem obrigações contratuais estabelecendo condições para devolução. Nestes casos, a Companhia provisiona os custos de devolução, uma vez que se trata de obrigações presentes decorrentes de eventos passados e que irão gerar desembolsos futuros, cuja mensuração é feita com razoável segurança. Estes gastos referem-se basicamente a reconfiguração de aeronave (interior e exterior), obtenção de licenças e certificações técnicas, verificações de devolução, manutenções, pintura, etc., conforme estabelecido em contrato. O custo estimado é registrado inicialmente a valor presente no ativo de direito de uso e a contrapartida da provisão para devolução de aeronaves é registrada na rubrica de "Provisões". Após o registro inicial, o passivo é atualizado de

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

acordo com a taxa de remuneração de capital estimada pela Companhia, com contrapartida registrada no resultado financeiro. Eventuais alterações na estimativa de gastos a incorrer são registradas de forma prospectiva.

Provisão para passivo oneroso

Contrato oneroso é aquele em que os custos inevitáveis para satisfazer as obrigações do contrato excedem os benefícios econômicos que se esperam que sejam recebidos ao longo do mesmo contrato. Nestes casos, a obrigação presente de acordo com o contrato é mensurada e reconhecida como provisão. Porém, antes de ser estabelecida uma provisão separada para um contrato oneroso, a Companhia avalia e reconhece qualquer perda decorrente de desvalorização que tenha ocorrido nos ativos relativos a esse contrato de acordo com o CPC 01 (R1) – Redução ao valor recuperável de ativos, equivalente ao IAS 36.

Provisão para riscos tributários, fiscais e trabalhistas

As provisões são reconhecidas quando a Companhia tem uma obrigação presente, formalizada ou não, em consequência de um evento passado, e é provável que benefícios econômicos sejam requeridos para liquidar a obrigação e uma estimativa confiável do valor desta possa ser feita.

A Companhia é parte de diversos processos judiciais e administrativos, principalmente no Brasil. As avaliações das probabilidades de perdas destes processos incluem a análise das evidências disponíveis, a hierarquia das leis, as jurisprudências disponíveis, as decisões mais recentes nos tribunais e sua relevância no ordenamento jurídico, bem como a avaliação de advogados externos. As provisões são revisadas e ajustadas para refletir alterações nas circunstâncias, tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou exposições adicionais identificadas com base em novos assuntos ou decisões de tribunais.

Perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros

Perda por redução ao valor recuperável (*impairment*) de ativos não financeiros

Anualmente é realizada uma revisão dos indicadores de perda por redução ao valor recuperável de ativos, a fim de avaliar eventos ou mudanças nas condições econômicas, tecnológicas, ou em operações que possam indicar que um ativo não possui recuperabilidade.

O valor recuperável de um ativo ou unidade geradora de caixa é o maior entre o seu valor justo, deduzindo os custos de venda, e seu valor em uso. Quando o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa exceder o seu valor recuperável, é constituída provisão para desvalorização ajustando o valor contábil ("*impairment*").

A perda por *impairment* anteriormente reconhecida é revertida apenas se tiver havido uma mudança nas premissas utilizadas para determinar o valor recuperável do ativo. A reversão é limitada, de modo que o valor contábil do ativo não exceda o seu valor recuperável, como também não exceda o valor contábil determinado anteriormente líquido de depreciação ou amortização.

A Companhia opera uma única unidade geradora de caixa.

Na estimativa do valor em uso do ativo, os fluxos de caixa estimados futuros são descontados a valor presente, utilizando uma taxa de desconto antes dos impostos que reflita o custo médio ponderado de capital para a unidade geradora de caixa.

As aeronaves e motores em operação são testadas por *impairment* por meio da comparação do valor contábil líquido com o valor de mercado apontado por publicações especializadas. Após essa comparação, a Administração concluiu que não há perdas relacionadas ao direito de uso registrado no ativo, e, portanto, nenhuma provisão para perda com esses ativos foi registrada.

Teste de *impairment* dos ativos intangíveis sem vida útil definida

As premissas utilizadas nos testes de perda do valor recuperável do ágio e outros ativos intangíveis são consistentes com os planos operacionais e as projeções internas da Companhia, elaboradas para um período de cinco anos. Após este período, presume-se uma taxa de perpetuidade de crescimento das projeções operacionais. As premissas e projeções são revisadas e aprovadas pela administração. O fluxo de caixa descontado que determinou o valor em uso da unidade geradora de caixa foi preparado de acordo com o plano de negócios da Companhia aprovado pelo Conselho de Administração em 09 de dezembro de 2021.

As seguintes premissas foram consideradas:

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

- Frota e capacidade: plano de frota operacional, utilização e capacidade das aeronaves em cada trecho;
- Receita de Passageiros: receita histórica por assento por quilômetro voado com crescimento alinhado ao plano de negócios da Companhia;
- Custos Operacionais: indicadores de performance específicos por linha de custo, alinhados ao plano de negócios da Companhia, assim como premissas macroeconômicas; e
- Necessidades de investimento: alinhadas ao plano de negócios da Companhia.

As premissas macroeconômicas comumente adotadas incluem o Produto Interno Bruto ("PIB"), e projeções do dólar norte-americano, ambos obtidos do Relatório Focus emitido pelo Banco Central do Brasil, além dos preços futuros do barril de querosene e taxas de juros, obtidos de divulgações específicas da *Bloomberg*.

Ativo Intangível

Vida útil definida

Os ativos intangíveis adquiridos são mensurados ao custo de aquisição no momento do seu reconhecimento inicial. Após o reconhecimento inicial, os ativos intangíveis de vida útil definida, geralmente softwares, são apresentados ao custo menos amortização acumulada e perdas por redução do valor recuperável, quando aplicável. Ativos intangíveis gerados internamente, excluindo custo de desenvolvimento, não são capitalizados e o gasto é refletido na demonstração do resultado no exercício em que foi incorrido.

Vida útil indefinida

Ágio por expectativa de rentabilidade futura

Nessa categoria estão registrados os valores correspondentes ao ágio decorrente das combinações de negócios da IntelAzul S.A. e Azul Conecta. O valor do ágio é testado anualmente através da comparação do valor contábil com o valor recuperável da unidade geradora de caixa. A Administração realiza julgamentos e estabelece premissas para avaliar o impacto das mudanças macroeconômicas e operacionais, a fim de estimar os fluxos de caixa futuros e mensurar o valor recuperável dos ativos. Nenhuma perda de valor recuperável foi registrada até a presente data.

Direitos de operações em aeroportos (slots)

Na combinação de negócios da IntelAzul S.A. e Azul Conecta, foram adquiridos slots que foram reconhecidos pelos seus valores justos na data da aquisição e não são amortizados. A vida útil estimada destes direitos foi considerada indefinida devido a diversos fatores e considerações, incluindo requerimentos e autorizações de permissão para operar no Brasil e limitada disponibilidade de direitos de usos nos mais importantes aeroportos em termo de volume de tráfego aéreo. O valor contábil desses direitos é avaliado anualmente. Nenhuma perda de valor recuperável foi registrada até a presente data.

Impostos e contribuições sobre o lucro

Impostos correntes

No Brasil, os impostos correntes compreendem o imposto de renda da pessoa jurídica ("IRPJ") e a contribuição social sobre o lucro ("CSLL"), que são calculados mensalmente com base no lucro tributável, após compensação de prejuízos fiscais e base negativa de contribuição social, estes limitados a 30% do lucro real. Aplica-se a essa base uma alíquota de 15% acrescida de um adicional de 10% para o IRPJ e 9% para a CSLL.

Os rendimentos das controladas estrangeiras estão sujeitos à tributação de acordo com as taxas e legislações vigentes. No Brasil esses rendimentos são tributados de acordo com a Lei nº 12.973/14.

Impostos diferidos

Os impostos diferidos representam os créditos e débitos sobre prejuízos fiscais de IRPJ e bases negativas de CSLL, bem como diferenças temporárias entre a base fiscal e a contábil. Os ativos e passivos de impostos e contribuições diferidos são classificados como não circulantes. Uma perda para realização desses ativos é reconhecida quando os estudos internos da Companhia indicarem que a utilização futura desses créditos não é provável.

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

Os impostos diferidos ativos e passivos são apresentados líquidos se existir um direito legal exequível de compensar os passivos fiscais com os ativos fiscais, e se estiverem relacionados aos impostos lançados pela mesma autoridade fiscal sob a mesma entidade tributável. Portanto, para fins de apresentação, os saldos de ativo e passivo fiscal, que não atendem ao critério legal de realização, são divulgados separadamente. Os ativos e passivos fiscais diferidos devem ser mensurados pelas alíquotas que se espera que sejam aplicáveis no período em que o ativo for realizado ou o passivo liquidado, com base nas alíquotas e legislação fiscal vigentes na data das demonstrações financeiras. As projeções de lucros tributáveis futuros sobre prejuízos fiscais e base negativa de contribuição social são preparadas com base nos planos de negócio e são revisadas e aprovadas anualmente pelo Conselho de Administração.

Em 1º de janeiro de 2019, entrou em vigor a norma contábil ICPC 22 – Incerteza sobre Tratamento de Tributos sobre o Lucro, equivalente ao IFRIC 23, que trata da aplicação dos requisitos de reconhecimento e mensuração quando há incerteza sobre os tratamentos de tributo sobre o lucro.

A Companhia analisa decisões tributárias relevantes de tribunais superiores e se estas conflitam de alguma forma com as posições adotadas. Para posições fiscais incertas conhecidas, a Companhia, quando necessário, constitui uma provisão com base nas opiniões legais emitidas por seus assessores jurídicos. A Companhia reavalia trimestralmente as posições assumidas em que há incertezas sobre o tratamento fiscal adotado.

A Companhia avaliará periodicamente as posições assumidas em que há incertezas sobre o tratamento fiscal adotado e constituirá provisão quando aplicável.

Receitas e despesas financeiras

As receitas e despesas financeiras abrangem receitas de juros sobre montantes investidos, variações cambiais sobre ativos e passivos, variações no valor justo de ativos financeiros mensurados pelo valor justo por meio do resultado, ganhos e perdas nos instrumentos derivativos que são reconhecidos no resultado, juros sobre empréstimos e financiamentos, juros sobre arrendamentos, comissões e despesas bancárias, entre outros. As receitas e as despesas com juros são reconhecidas no resultado por meio do método dos juros efetivos.

Principais estimativas contábeis

Conforme divulgado na nota explicativa 3 das demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2021, a Administração fez julgamentos que têm efeito significativo sobre os valores reconhecidos nas demonstrações financeiras, a saber:

- provisão para *impairment* de aeronaves e motores e passivo oneroso (nota explicativa 1.4)
- combinação de negócios (nota explicativa 2);
- perdas estimadas em créditos de liquidação duvidosa (nota explicativa 7);
- provisão para obsolescência dos estoques (nota explicativa 9)
- análise de recuperabilidade de depósitos para manutenção (nota explicativa 10);
- análise anual do valor recuperável de impostos diferidos (nota explicativa 14);
- vida útil dos bens do ativo imobilizado e intangíveis com vida útil definida (notas explicativas 16 e 18);
- análise anual do valor recuperável de ágio (nota explicativa 18);
- análise de recuperação de *slots* (nota explicativa 18);
- receita de *breakage* de passagens e programas de fidelidade (nota explicativa 23);
- provisão para devolução de aeronaves e motores (nota explicativa 24.1.1);
- provisão para riscos tributários, cíveis e trabalhistas (nota explicativa 24.1.3);
- provisão para benefício pós-emprego (nota explicativa 24.1.4); e
- transações com remuneração baseada em ações (nota explicativa 28).

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

A Companhia revisa continuamente as premissas utilizadas em suas estimativas contábeis. O efeito das revisões das estimativas contábeis é reconhecido nas demonstrações financeiras no exercício em que tais revisões são efetuadas.

10. Comentários dos diretores / 10.6 - Itens relevantes não evidenciados nas DFs**10.6-Itens relevantes não evidenciados nas DFs**

a. Descrição dos ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem em nosso balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

A companhia não possui ativos e passivos que não estejam refletidos nos balanços patrimoniais de 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019, 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 2021, 2020 e 2019 ou em suas notas explicativas.

10. Comentários dos diretores / 10.7 - Coment. s/itens não evidenciados**10.7-Comentários sobre itens não evidenciados**

- 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 2021, 2020 e 2019.

- 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 2021, 2020 e 2019.

- 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 2021, 2020 e 2019.

10. Comentários dos diretores / 10.8 - Plano de Negócios

10.8-Plano de Negócios

a. Investimentos, incluindo:

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

A Companhia possuía pedidos firmes para aquisição de 131 aeronaves, sendo 86 diretamente de fabricantes e 45 com arrendadores em 31 de dezembro de 2021; 132 aeronaves, sendo 94 aeronaves diretamente de fabricantes e 38 aeronaves com arrendadores em 31 dezembro de 2020; e 147 aeronaves, sendo 94 aeronaves diretamente de fabricantes e 53 aeronaves com arrendadores em 31 de dezembro de 2019.

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

31 de dezembro de	2021	2020	2019
Até um ano	1.332.170	1.941.943	2.874.657
Mais de um ano, até cinco anos	7.845.099	4.305.808	11.534.263
Mais de cinco anos	3.454.271	3.926.183	8.890.841
Total	12.631.540	10.173.834	23.299.761

Em resposta aos impactos da pandemia de COVID-19 no setor aéreo, a Companhia rapidamente adotou medidas para preservar o seu negócio e com isso, anunciou o adiamento da entrega de 59 aeronaves Embraer E2s e 23 aeronaves da Airbus previstas entre 2020 e 2023 para a partir de 2024 dada a redução na demanda por transporte aéreo.

Conforme pode ser acompanhado nos itens 4.1, 7.1, 10.1 e 10.9 do Formulário de Referência, que será disponibilizado até 31 de maio de 2022, os efeitos decorrentes da pandemia do COVID-19 impactaram nossas operações principalmente a partir da segunda quinzena de março de 2020 e continuam impactando nossas operações mais de um ano depois. Entretanto, na data desta Proposta da Administração, exceto conforme disposto acima, nossa administração não vislumbra quaisquer alterações em nosso plano de expansão.

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 2021, 2020 e 2019 tínhamos R\$14.818,7 milhões, R\$12.463,5 milhões e R\$12.034,4 milhões, respectivamente, em dívidas de aeronave.

Não obstante essas fontes de financiamento terem sido suficientes no passado, os impactos do COVID 19 em nossas operações podem justificar, no futuro e caso os Diretores da nossa Companhia julguem pertinente, a utilização de outras fontes de financiamento como o mercado de capitais ou contratar financiamentos com instituições financeiras com as quais temos relacionamento para financiar eventuais investimentos.

iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

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

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

10. Comentários dos diretores / 10.8 - Plano de Negócios

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.

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

10. Comentários dos diretores / 10.9 - Outros fatores com influência relevante

Impacto do COVID-19

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

As consequências adversas da atual pandemia ocorreram (e continuam ocorrendo) após a emissão das demonstrações financeiras da Companhia relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020 e, em razão de serem eventos recentes, as informações disponíveis para que a Companhia pudesse realizar uma avaliação a respeito do impacto da pandemia do COVID-19 em seus negócios, foram apresentadas no item 10.9.

Não é possível assegurar se, futuramente, tal avaliação será prejudicada ou a extensão de tais impactos, tampouco é possível assegurar que não haverá incertezas materiais na capacidade da Companhia continuar operando seus negócios.

Os impactos decorrentes da pandemia do COVID-19 são contínuos e, portanto, a Companhia avaliará a evolução dos efeitos da atual pandemia em suas receitas, ativos, resultados, negócios e perspectivas, incluindo qualquer possível alteração na sua capacidade de continuar operando seus negócios. As análises da Companhia serão realizadas em linha com o Ofício Circular CVM/SNC/SEP nº 01/2021, emitido pela CVM em 26 de fevereiro de 2021, que orienta os administradores e auditores independentes de companhias abertas a considerarem cuidadosamente os impactos da pandemia do COVID-19 em seus negócios e reportarem nas demonstrações financeiras os principais riscos e incertezas advindos dessa análise, em consonância com as normas contábeis aplicáveis.

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

Desde o início dos primeiros impactos da pandemia do COVID-19 nos negócios da Companhia, a Companhia tomou medidas com foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez, incluindo, mas não se limitando, a redução de sua malha aérea em até 90% de sua capacidade e a renegociação do pagamento dos alugueis de suas aeronaves. A Companhia acredita que essas medidas e sua posição financeira atual são adequadas para permitir o cumprimento de suas obrigações de longo e curto prazos e, embora não tenha, atualmente, motivos para acreditar que não será capaz de continuar operando seus negócios, a sua administração entende que a pandemia do COVID-19 poderá trazer efeitos adversos relevantes no curto prazo e efeitos que a Companhia não consegue prever no médio e longo prazos.

A Azul implementou um Plano de Retomada para enfrentar a crise e preparar a companhia para o futuro, conforme descrito no item 7.1 do nosso Formulário de Referência, que será disponibilizado em 31 de maio de 2021. Este plano envolve todas as suas partes interessadas, incluindo tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e governo brasileiro.

Veja a seguir um resumo das principais medidas que foram implementadas como parte do Plano de Retomada.

Segurança de tripulantes e clientes

10. Comentários dos diretores / 10.9 - Outros fatores com influência relevante

A Azul foi a primeira companhia aérea do Brasil a introduzir verificação diária de temperatura para todos os tripulantes, e a exigir utilização obrigatória de máscara por tripulantes e clientes a bordo de nossas aeronaves. Álcool em gel e lenços desinfetantes para as mãos estão disponíveis para cada cliente, e nós aprimoramos ainda mais a limpeza das aeronaves entre cada voo e durante a noite. Além disso, os jatos da Azul são equipados com filtros HEPA de última geração, que removem pelo menos 99,9% de todas as partículas transportadas pelo ar, incluindo o COVID-19. A Azul também foi a primeira companhia aérea na América Latina a usar o sistema de limpeza com raio ultravioleta da Honeywell na cabine de suas aeronaves.

Durante o segundo trimestre, a Azul implementou um método de embarque inovador chamado "Tapete Azul", onde projetores e telas ao redor da área de embarque criam uma imagem de tapete em movimento no chão, guiando o cliente para embarcar quando seu assento é chamado. Em média, essa inovação reduz o tempo de embarque em aproximadamente dois minutos, em comparação com o tempo de voos que não usam esse processo de embarque. Além disso, o sistema permite parametrizar e assim controlar o distanciamento entre os clientes durante o embarque, aumentando a segurança. Atualmente, todos os nossos principais hubs já operam com o novo sistema do "Tapete Azul".

Salários

A Companhia reduziu as despesas com salários em 48,3% no segundo trimestre do ano em relação aos níveis pré-COVID como resultado da implementação de programas voluntários e negociações com sindicatos. Além disso, durante o segundo trimestre de 2020, a Azul aplicou cortes salariais entre 50% e 100% para executivos e diretores, e redução de 25% nos salários para gerentes. A Companhia também cancelou o pagamento de bônus a executivos e postergou o pagamento da remuneração do Plano de Lucros e Resultados (PLR) relativos ao ano de 2019.

Arrendadores e fabricantes de aeronaves

A Azul negociou um novo perfil de pagamento com seus arrendadores de aeronaves, resultando em uma economia de capital de giro de R\$3,2 bilhões desde o início da crise até o final de 2021. Conforme esses acordos, o cronograma de pagamento será baseado em uma estimativa conservadora de retomada da demanda. Os aluguéis mensais menores serão compensados por valores ligeiramente superiores a partir de 2023, ou pela extensão de certos contratos a taxas de mercado.

A Azul também fechou um acordo com a Embraer e Airbus para adiar a entrega de 82 aeronaves entre 2020 e 2023 para 2024 e anos posteriores.

Bancos e outros

A Companhia está focada em fortalecer sua liquidez. Para isso, negociou com bancos e fornecedores a postergação e alongamento dos prazos de pagamento. Além disso, a Companhia está confiante que será capaz de rolar os pagamentos próximo ao vencimento, não realizou amortizações relevantes de dívida em 2020 e continua negociando e observando os desdobramentos pandemia durante 2021 e poderá novamente postergar suas dívidas, com foco na retomada dos voos e manutenção do caixa em 2021.

O governo brasileiro tem apoiado o setor por meio da Medida Provisória nº 925/2020, posteriormente convertida na Lei nº 14.034/20, e que determina as seguintes regras, dentre outras:

(i) caso um voo seja cancelado pela companhia aérea no período compreendido entre 19 de março de 2020 a 31 de dezembro de 2020, as companhias aéreas poderão (a) fazer o reembolso aos passageiros dentro de 12 meses contados da data na qual o voo foi cancelado, considerando que o valor devido deverá estar sujeito a ajustes monetários; ou (b) oferecer um crédito em valor igual ou superior pago a ser utilizado pelos passageiros em até 19 meses contados da emissão do referido crédito;

(ii) passageiros que voluntariamente cancelarem suas passagens para voos marcados entre 19 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020 terão o direito a (a) solicitar um reembolso, sujeito à aplicação das multas contratuais aplicáveis, a ser pago pela companhia aérea em até 12 meses contados do cancelamento; ou (b) receber um crédito em valor igual ou superior a ser utilizado em até 18 meses contados da emissão do referido crédito, sem a aplicação de quaisquer multas e penalidades contratuais; e

(iii) operadores de aeroportos podem adiar os pagamentos referentes às taxas de concessão devidas ao Governo Federal até 18 de dezembro de 2020.

Em 31 de dezembro de 2020, foi criada a Medida Provisória Nº 1024/2020, para prorrogar o prazo de vigência das medidas emergenciais da aviação civil brasileira em razão da pandemia da COVID-19 que se encerrariam em 31 de dezembro, para 31 de outubro de 2021.

10. Comentários dos diretores / 10.9 - Outros fatores com influência relevante

A Lei alterada aumentou de sete dias para doze meses o prazo para que as companhias aéreas efetuem reembolsos, e permitiu, em contrapartida, o cancelamento de bilhetes aéreos, por iniciativa do passageiro, sem multas contratuais mediante emissão de crédito a ser usado na própria empresa aérea. Adicionalmente, a Força Aérea Brasileira, responsável pelo controle do tráfego aéreo no Brasil, promulgou a Portaria nº 884/GC3, postergando até dezembro de 2020 o pagamento de tarifas de navegação originalmente devidas entre os meses de março e novembro de 2020. Até a data deste item do formulário de referência, não tivemos prorrogação do prazo para o ano de 2021.